MÉMOIRES ORSTOM

P. VENNETIER

POINTE-NOIRE ET LA FAÇADE MARITIME DU CONGO-BRAZZAVILLE

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

ET TECHNIQUE OUTRE-MER

ORSTOM

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE OUTRE-MER

CATALOGUE SOMMAIRE des Publications [1]

DIFFUSION - VENTES

Tant pour les abonnements aux revues périodiques que pour l'achat d'ouvrages ou de cartes, il convient d'adresser les commandes impersonnellement à :

Monsieur le Chef du Service Central de Documentation de l'O.R.S.T.O.M., 70-74, route d'Aulnay — 93 - BONDY.

Les paiements seront effectués par virements ou chèques postaux, au profit de :

Régisseur des Recettes et Dépenses des S.S.C. de l'O.R.S.T.O.M., 70-74, route d'Aulnay — 93 - BONDY.
C.C.P. 9152-54 PARIS.

Exceptionnellement, achat au comptant possible auprès de
l'O.R.S.T.O.M. - Bibliothèque Annexe,
24, rue Bayard — PARIS (8e).

I. ANNUAIRE HYDROLOGIQUE

Première série de 1949 à 1959. 1 volume entoilé : France 55 F ; Étranger 60 F.

Nouvelle série depuis 1959.

En deux tomes : Tome I. États africains d'expression française et République Malgache.
Le volume relié, 18 × 27 : France 70 F ; Étranger 75 F.

Tome II. Territoires et départements d'Outre-Mer.
Le volume relié, 18 × 27 : France 16 F ; Étranger 22 F.

II. BULLETINS ET INDEX BIBLIOGRAPHIQUES (format rogné : 21 × 27, couverture bleue)

— Bulletin bibliographique de Pédologie.
Trimestriel. Abonnement : France 55 F ; Étranger 60 F.

— Bulletin signalétique d'Entomologie médicale et vétérinaire.
Mensuel. Abonnement : France 55 F ; Étranger 60 F. Le numéro 6 F.

— Index bibliographique de Botanique tropicale.
Semestriel. Abonnement : France 10 F ; Étranger 11 F. Le numéro 6 F.

III. CAHIERS O.R.S.T.O.M. (format rogné : 21 × 27, couverture jaune)

a) *Séries trimestrielles.*

Cahiers ORSTOM. Série Pédologie.
Cahiers ORSTOM. Série Océanographie.
Cahiers ORSTOM. Série Hydrobiologie (2).
Cahiers ORSTOM. Série Sciences humaines.
Cahiers ORSTOM. Série Hydrologie.
Cahiers ORSTOM. Série Entomologie médicale. Abonnement : France 70 F ; Étranger 75 F. Le numéro 20 F.

b) *Séries non encore périodiques.*

Cahiers ORSTOM. Série Géophysique.
Cahiers ORSTOM. Série Biologie.
Cahiers ORSTOM. Série Géologie (prévue en 1968).

Prix selon les numéros.

(1) Tous renseignements complémentaires dans le catalogue général des publications, à demander : SCD ORSTOM - 70-74, route d'Aulnay, 93 - Bondy.
(2) Cette nouvelle série reçoit les artitcles de cette discipline précédemment publiés dans la série Océanographie.

POINTE-NOIRE

ET LA FAÇADE MARITIME DU CONGO-BRAZZAVILLE

MÉMOIRES ORSTOM nº 26

PIERRE VENNETIER
Docteur ès Lettres

POINTE-NOIRE
ET LA FAÇADE MARITIME DU CONGO-BRAZZAVILLE

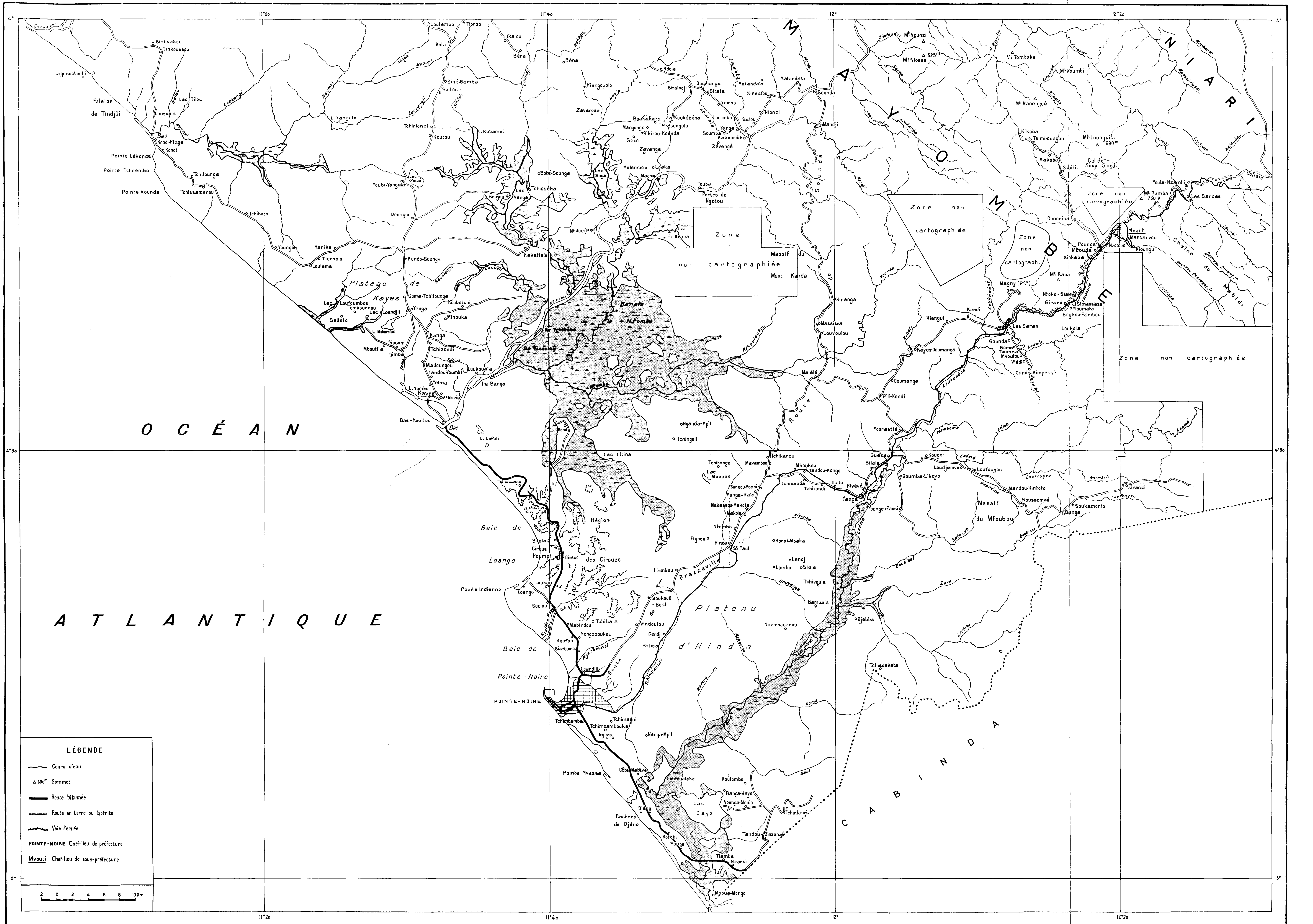
ORSTOM
PARIS
1968

8905 ex2

\

A MES PARENTS

A MA FEMME



LA RÉGION DU KOUILOU (Zone cartographiée au 1/200 000).

Avant-propos

C'est entre 1954 et 1958, alors que nous étions professeur au lycée de Brazzaville, que nous avons formé le projet d'étudier la façade maritime du Congo, région qui offrait à la fois une diversité physique marquée, et une diversité humaine tenant à l'opposition entre un monde rural encore peu évolué, et une ville qui comptait entre 35 000 et 40 000 habitants. Nos intentions initiales ont cependant dû être modifiées au cours des années de recherche, sous la pression des faits ; Pointe-Noire a rapidement cessé d'être un chef-lieu de moyenne importance vivant au sein d'une zone rurale, pour devenir une agglomération écrasant de ses dimensions un arrière-pays bien moins peuplé qu'elle. Il convenait donc de lui accorder une attention plus grande, et de réserver une part plus importante de l'ouvrage à son développement, à son existence et à ses problèmes. Si les campagnes du Kouilou ont conservé une certaine autonomie dans leurs activités économiques traditionnelles, elles ont été marquées par la présence de la grande ville qui reçoit d'elles partie de sa population et de son approvisionnement, et qui conditionne dans une large mesure leur évolution interne.

Nous avons pleinement conscience du caractère incomplet et provisoire du tableau que nous avons dressé, et des conclusions auxquelles nous avons pu aboutir. Malgré les fréquents séjours accomplis sur le terrain, les contacts nombreux et familiers établis tant avec les responsables locaux qu'avec les citadins et les villageois de tous âges et de toutes conditions, certaines données ne peuvent pas ne pas nous avoir échappé, parce qu'il nous était pratiquement impossible d'aller partout et de voir tout le monde, que la documentation est souvent inexistante, et qu'en maints domaines il faut se contenter d'impressions, d'estimations, et d'enquêtes non exhaustives.

Si ce travail a pu être accompli, c'est parce que nous avons de façon permanente résidé à Brazzaville en tant que chercheur au Centre O.R.S.T.O.M. Dans le cadre de cet organisme, nous avons bénéficié de larges facilités de travail, notamment en ce qui concerne l'utilisation de véhicules et du matériel indispensables pour rejoindre et sillonner une région située à deux ou trois jours de route de la capitale. C'est également l'O.R.S.T.O.M. qui a pris en charge la publication de nos deux thèses. Notre gratitude va donc en premier lieu à la Direction Générale de l'Office, aux directeurs de centre qui se sont succédé au Congo, ainsi qu'aux différents responsables de la section des Sciences humaines, en particulier à M. le Professeur Sautter, qui nous a toujours apporté un appui bienveillant.

M. le Doyen Papy avait, en 1958, accepté le sujet que nous lui proposions ; il a, depuis, toujours suivi attentivement nos travaux, nous a apporté à maintes reprises un soutien efficace, et n'a pas hésité à nous accompagner sur le terrain en 1963, en dépit des fatigues d'une longue route et de conditions d'hébergement difficiles. Le moment venu, il a bien voulu consacrer à notre manuscrit plus de temps que ne lui en laissaient ses lourdes charges. Nous lui renouvelons ici nos remerciements les plus chaleureux. Ceux-ci vont également à M. le Professeur Lasserre, qui a dirigé l'élaboration de nos thèses avec une patience et une indulgence inépuisables, nous prodiguant conseils et suggestions avant de

lire attentivement et de corriger les pages qui lui étaient soumises. Envers tous deux, nous ressentons plus que de la reconnaissance.

Nos enquêtes ne pouvaient être menées qu'avec la permission des autorités françaises avant 1959, des autorités congolaises ensuite ; elle nous a toujours été accordée sans difficulté, et nous avons reçu, de ce fait, le meilleur accueil auprès de l'administration, et notamment de la part de MM. les préfets, sous-préfets, directeurs et employés des services nationaux ou régionaux. Tous nous ont donné accès sans restriction aux archives et documents dont ils disposaient, ou bien nous ont exposé leurs points de vue, et fourni une quantité de renseignements précieux. Les organismes et entreprises privés n'ont pas été moins bienveillants ; ils sont nombreux, et ne sauraient être tous cités : Chambre de Commerce du Kouilou-Niari, sociétés forestières, établissements industriels et commerciaux, etc. Mais combien également de personnes rencontrées, européennes ou congolaises, dont la compétence ou l'expérience nous ont évité maints tâtonnements et sans doute quelques erreurs : missionnaires, médecins, instituteurs, techniciens, commerçants, etc. Qu'ils soient ici très vivement remerciés, sans aucune restriction. Mais nous tenons cependant à sortir de cet anonymat général Z. Mafouana qui, avec sa famille, a tenu souvent depuis 1959 plus qu'un rôle d'informateur : celui d'un collaborateur et d'un ami.

Nous voudrions dire enfin notre reconnaissance à tous les Congolais, jeunes et vieux, qui au cours de nos enquêtes, ont accepté de bonne grâce de répondre à nos questions et de discuter avec nous, tels ce vieillard qui avait été porteur de caravanes avant 1914, ce chef de village qui récoltait le caoutchouc en 1920, ce chasseur qui nous expliquait comment il construisait ses pièges, et tant d'autres dont la patience ne s'est jamais démentie. Nous témoignons ici combien il est aisé d'entamer le dialogue, pour qui ne se présente pas imbu d'une supériorité intellectuelle et morale à laquelle il est seul à croire, et qui teinte de mépris condescendant des jugements toujours hâtifs, sinon préconçus. Il faut en réalité peu de temps à quelqu'un de bonne foi pour établir un contact direct et instructif. Qu'elle soit rurale ou urbaine, la société noire d'aujourd'hui conserve ses qualités traditionnelles, et notamment son sens de l'hospitalité, sa simplicité et une grande sagesse acquise au contact permanent de la nature. Mais elle est troublée par une évolution trop rapide, au cours de laquelle des formes de pensée et des modes de vie nouveaux s'imposent à elle, et détruisent les cadres millénaires, qui lui paraissaient immuables, de son existence quotidienne. Après tant de siècles où chaque génération n'avait qu'à suivre sans hésiter la voie tracée par les précédentes, elle se trouve en plein déséquilibre, regrettant confusément le passé, et doutant d'un avenir où elle n'aperçoit pas de solution à ses problèmes. Nous serions heureux si, en améliorant sur quelques points la connaissance du milieu et celle des difficultés que rencontrent les hommes, nous avions pu aider un tant soit peu tout ceux qui s'en préoccupent, à trouver le chemin d'un véritable progrès, dont tous pourraient bénéficier.

N. B. — Fidèle à un principe suivi dans nos précédentes publications, nous avons utilisé pour les noms locaux, la forme consacrée par l'usage et par les textes officiels. Nous ne nions pas l'intérêt de la transcription phonétique, mais elle est affaire de spécialistes, et risque de rendre impossible au profane la lecture et la compréhension d'un texte ; nous l'avons donc résolument écartée ; un ouvrage de géographie portant sur un pays francophone doit se plier aux règles de la prononciation française.

D'autre part, sauf indications contraires, tous les prix sont donnés en francs C.F.A. (1 F C.F.A. = 0,02 F français).

Présentation

Si le Congo septentrional offre une structure géologique simple dans ses grandes lignes, et une variété de paysages assez réduite, il n'en est pas de même du Congo méridional, qui s'étend entre Brazzaville et l'océan Atlantique. Il est en effet tout entier compris dans le bourrelet montagneux qui ourle la vaste cuvette d'Afrique Centrale, mais on ne trouve pas ici une disposition concentrique des éléments du socle et de sa couverture, se succédant vers l'extérieur en une série de couronnes plus ou moins régulières. Cette zone, comprise entre la dépression alluviale congolaise et la côte, a subi une évolution tectonique, propre aux régions périphériques, qui lui a donné une certaine diversité de nature et de formes. Il est rare, lorsqu'on parcourt le pays, de ressentir cette impression de monotonie que suscitent les interminables collines des pays Batéké, ou les marécages sans fin de la Likouala.

Certes, le Congo méridional possède une unité indiscutable : on peut classer ses différents éléments en fonction d'un ordre logique : autour d'un massif granitique, se moulent d'épaisses séries sédimentaires qui ont été ployées, plissées parfois avec violence, et fracturées. Mais l'ampleur des mouvements tectoniques, la très longue durée d'une évolution que l'on suit depuis le Précambrien, ont fini par différencier plusieurs secteurs auxquels l'histoire économique récente n'a fait qu'ajouter des éléments géographiques divers : région du Pool, tout entière orientée vers la capitale ; pays du Niari et de la Nyanga, où s'opposent un massif boisé et sa couverture où dominent les savanes ; façade maritime enfin, qu'une barrière montagneuse semble isoler de l'intérieur, et que les formes du relief et la mise en valeur font regarder vers l'ouest. C'est précisément celle-ci qui fait l'objet de notre étude.

La façade maritime du Congo comporte deux éléments morphologiques et structuraux totalement différents : une chaîne de montagne formée de roches très anciennes, et qui se dressait sans doute déjà il y a trois milliards d'années ; un bassin d'effondrement qui en constitue l'arrière-pays, et qui s'est créé beaucoup plus récemment, en fonction d'une évolution maintes fois vérifiée ailleurs : tandis qu'à l'avant des arcs montagneux, des mouvements positifs font surgir de nouveaux plis, à l'arrière, une compensation isostatique forme une zone déprimée où s'accumulent les dépôts. Surgi des eaux et vigoureusement plissé, puis usé, le Mayombe s'est soulevé une dernière fois, et l'érosion lui a redonné momentanément une étonnante jeunesse de formes. Il oppose pour l'instant à la circulation un obstacle majeur, que des efforts considérables n'ont pas entièrement vaincus. Au contraire, à ses pieds, le bassin de Pointe-Noire présente une topographie assez molle de plateaux et surtout de collines arrondies, au sein desquels s'ouvrent de larges vallées et dépressions marécageuses, couloirs naturels qui conduisent à la côte. Les plus importantes furent très tôt des voies de pénétration, à partir d'un rivage bien moins inhospitalier qu'on ne l'a souvent laissé entendre.

La forêt dense, sombre et massive, couvre de son manteau continu une grande partie du

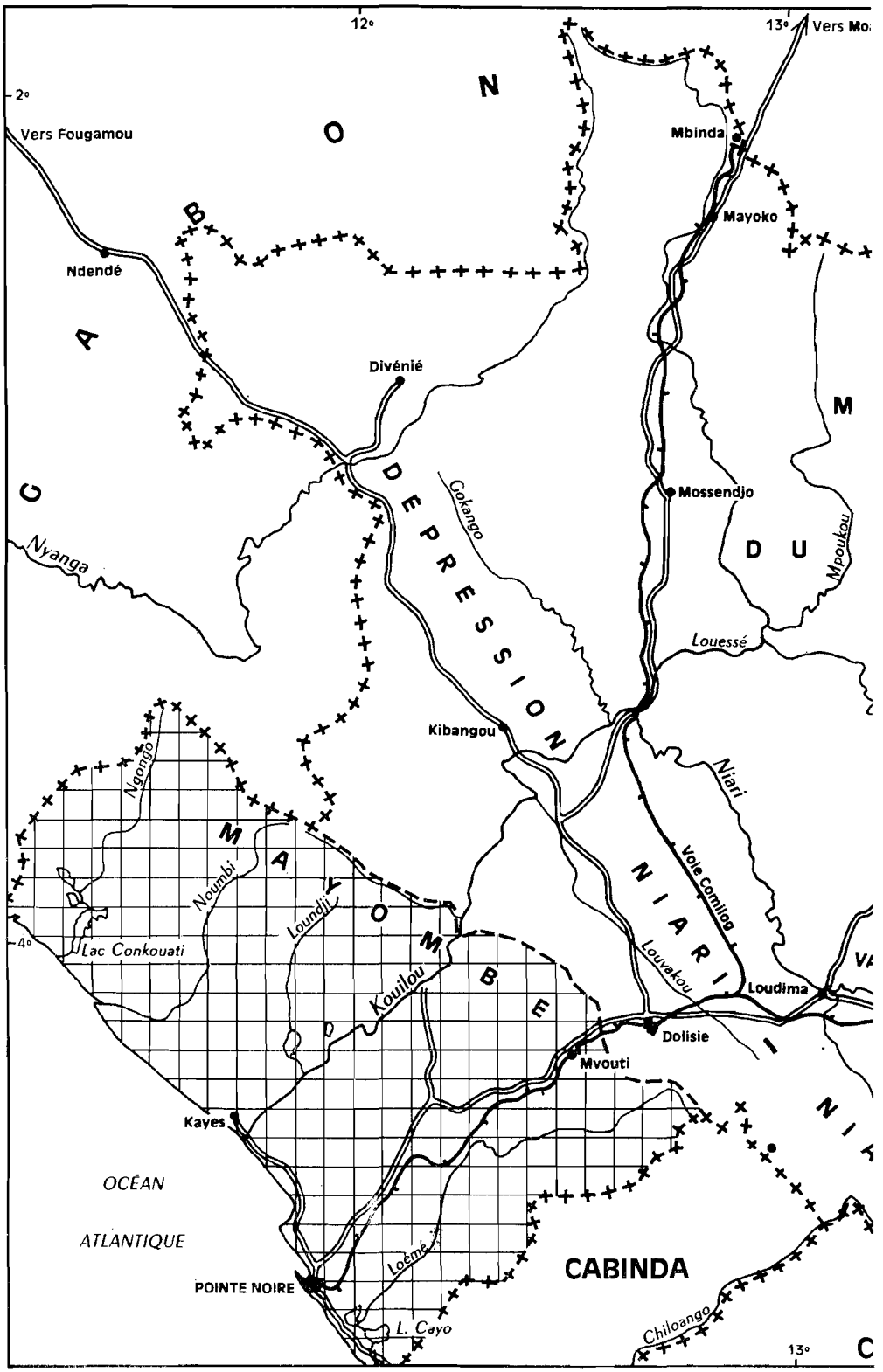
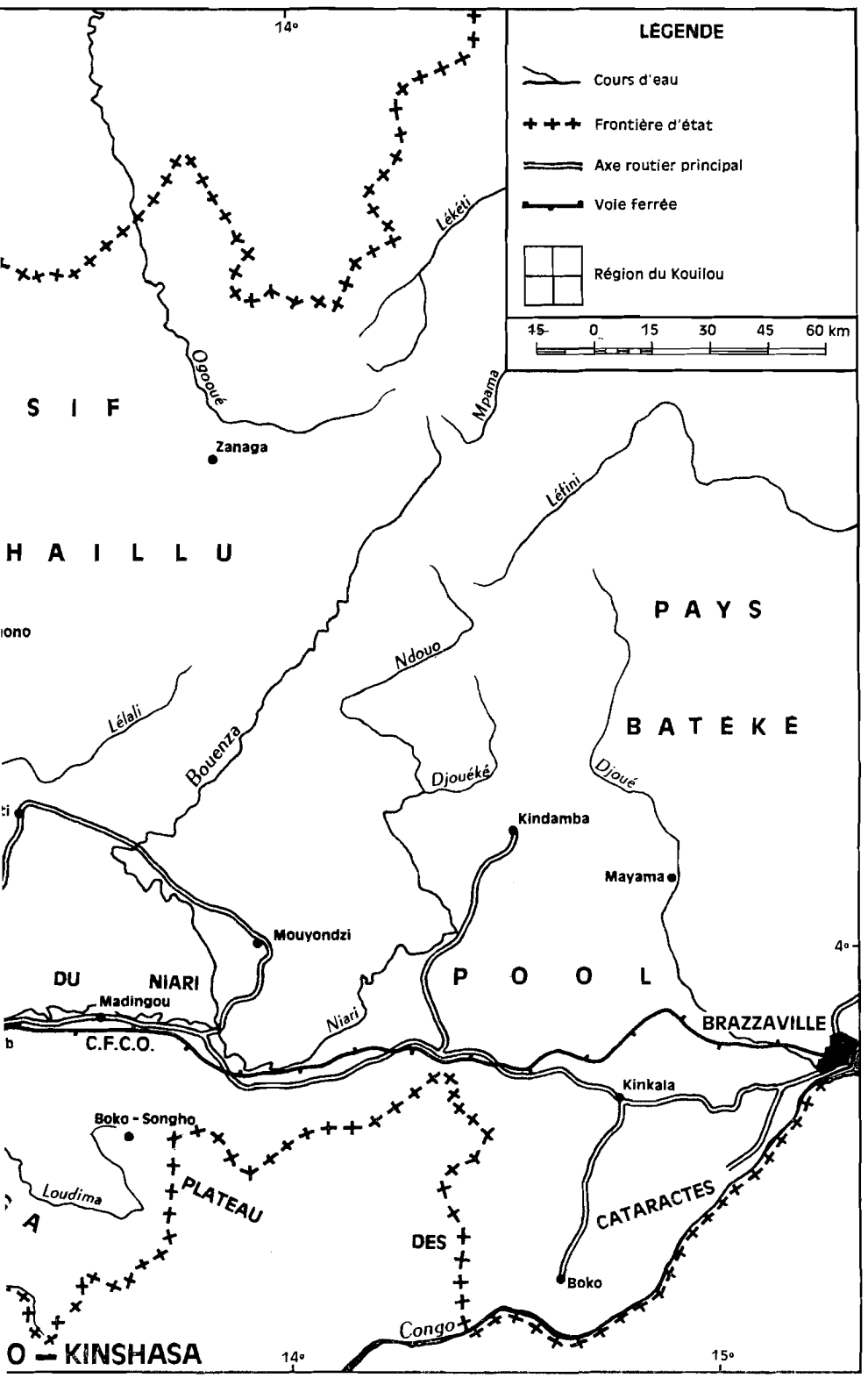


FIG. 1. — La région du Ko



et le Congo sud-occidental.

pays. Elle prend d'assaut les pentes les plus raides, submerge les crêtes les plus aiguës, envahit le lit des petits cours d'eau, et se baigne aux rives des plus grands. Apparemment indifférente à la nature des roches — granits, schistes, sables ou argiles — elle semble en outre se contenter de pluies peu abondantes, et résiste sans dommages à une saison sèche de quatre mois, sinon davantage. Ses limites, aussi bien à l'est qu'à l'ouest, et ses déchirures internes, portent la marque de l'activité humaine. Le pouvoir destructeur des hommes, en ce domaine, est considérable ; déjà d'une efficacité redoutable dans le système agricole traditionnel, il s'est trouvé multiplié plusieurs fois depuis un demi-siècle sous la pression de besoins nouveaux, nés d'une évolution économique rapide. Les maigres savanes de la région côtière, semées d'arbrisseaux ou de buissons chétifs, paraissent bien en être la conséquence directe. Progressant autour des villages et le long des voies de communication, elles s'insinuent parmi les arbres, brisant le front continu de la forêt, réduisant peu à peu les îlots de résistance grâce à l'action conjuguée de la hache et du feu.

Cette lutte constante, mais inégale, entre l'homme et la végétation naturelle, n'est pas particulière au Kouilou : elle se déroule ailleurs aussi, avec une intensité différente selon le degré d'occupation du sol, dans le Niari ou dans le Pool, dans l'Alima et jusque sous l'Équateur. Plus que les caractères du milieu physique, c'est l'histoire originale des régions maritimes du Congo, l'influence qu'elle a eue et qu'elle a encore sur les populations, les traces qu'elle a laissées dans le paysage, qui leur ont donné une physionomie et une personnalité propres. On ne saurait comprendre la situation actuelle, certaines difficultés de la mise en valeur, sans évoquer le Royaume de Loango. A faible distance de la côte, établie sur un plateau élevé, la capitale du Ma Loango était le symbole d'une souveraineté qui s'était affirmée face aux rois de Congo, de qui la suzeraineté restait toute théorique. Le Ma Loango étendit son autorité non seulement sur le Mayombe, mais également dans les plaines du Niari, sur les Kougni et les Kamba à l'est, sur les Loumbou au nord-est. De ce passé glorieux, le peuple Vili conserve un souvenir collectif aigu, et le sentiment confus et quelque peu nostalgique d'une grandeur disparue qui le rend différent des autres. En même temps, il tire une fierté sans complexe d'avoir été depuis plus de quatre siècles en contact régulier avec les Européens, navigateurs, trafiquants ou missionnaires. Cette situation lui a d'ailleurs apporté des avantages indiscutables, dont le moindre ne fut pas l'enrichissement relatif que procure souvent la position d'intermédiaire en matière commerciale. Commissionnaires en esclaves, en ivoire, en produits végétaux, les Vili apprirent très vite qu'il est d'autres sources de profit qu'une agriculture au demeurant peu favorisée par des conditions naturelles médiocres.

C'est seulement pendant la seconde moitié du XIXe siècle que les rapports entre la population autochtone et les Blancs allaient se transformer. Jusque-là, ils étaient épisodiques, et presque uniquement commerciaux. Avec la montée des rivalités européennes en Afrique Centrale, une nouvelle période commençait, au cours de laquelle la région du Kouilou devait jouer un rôle important. La compétition serrée qui opposait essentiellement la France et l'Association Internationale Africaine (A.I.A), toutes deux désireuses de s'assurer le contrôle du bassin congolais, allait les entraîner également dans une course à la côte. Brazza avait démontré que la voie de l'Ogooué était insuffisante ; Stanley, que la voie du Congo était impraticable. Ces deux constatations donnaient toute son importance au seul cours d'eau, le Kouilou-Niari, qui franchissant le Mayombe, traçait un chemin direct entre le Stanley-Pool et l'océan Atlantique, et que l'explorateur français avait reconnu dans sa partie amont seulement. Un moment prise de vitesse par l'A.I.A, la France réagit rapidement en s'assurant des bases territoriales sur la côte, en se faisant concéder de petits terrains, en traitant avec les autorités traditionnelles. Les atouts qu'elle possédait ailleurs lui permirent d'obtenir pour elle seule le contrôle de la façade maritime, base de départ d'une série ininterrompue d'expéditions conduisant ses découvreurs et ses militaires jusqu'au Tchad, voire au Soudan.

Dès lors, la façade maritime du Congo entrait dans une période de transformations économiques et humaines qui n'est pas encore achevée. Tantôt la région était l'objet direct de tentatives d'exploitation agricole, minière, forestière, multipliant les centres d'activités souvent temporaires, tantôt elle ne faisait que subir le contrecoup d'événements qui dépassaient le cadre régional. Aujourd'hui même, une étude du Kouilou doit toujours tenir compte de ces deux aspects. On ne

peut comprendre la situation géographique des régions côtières, si l'on ne pense à la fois aux efforts qui sont déployés pour leur donner une vie propre, et aux effets que produit sur elle la présence d'un port dont la vocation est internationale.

Depuis les débuts de la colonisation, deux périodes nettement différentes peuvent être distinguées, au cours desquelles l'évolution s'est amorcée, puis précipitée. La première période s'est prolongée jusqu'en 1920-1925. Pendant une quarantaine d'années, la région fut presque uniquement organisée autour de Loango, chef-lieu administratif et port médiocre, encombré de bancs de sable et battu par les vagues. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, Loango fut la seule ouverture de la colonie sur l'Océan. De là partaient les caravanes qui, par une piste longue et difficile, établissaient la liaison avec Brazzaville et les régions septentrionales ; elles y ramenaient également les marchandises destinées à l'exportation. De ce fait, Loango était aussi une place commerciale ; c'est là que les entreprises privées avaient établi leurs sièges, à partir desquels elles avaient tissé tout un réseau de comptoirs et de factoreries qui jalonnaient la côte de Massabé à Conkouati, ainsi que les cours du Kouilou et de la Loémé. La multiplicité de ces succursales ne doit d'ailleurs pas faire illusion ; elle était davantage l'expression d'une rivalité sévère que d'un trafic intense ; il fallait être là où s'installait le concurrent, s'implanter sur les voies de passage, même si le volume des affaires traitées ne justifiait aucunement les dépenses engagées.

L'achèvement de la voie ferrée Matadi-Léopoldville, en 1897, devait porter un coup mortel au trafic de Loango, puisqu'il entraînait à brève échéance la suppression du portage entre la côte et Brazzaville. Cessant d'être un débouché sur l'océan Atlantique, l'agglomération ne conservait qu'une activité commerciale réduite, et retombait au rang de petit chef-lieu régional, où arrivaient les marchandises destinées aux boutiques, et d'où partaient les produits drainés par la traite, mais également fournis par les plantations. En effet, quelques sociétés s'étaient efforcées de dépasser très tôt ce stade de la traite, et l'action élémentaire de simple ramassage qu'elle représente. Elles tentèrent de réaliser une mise en valeur réelle, en établissant des plantations qui furent les premières qu'ait connues le Congo. Le mérite de leurs créateurs n'est pas mince, à une époque où chacun recherchait surtout le profit maximum pour un investissement minimum, comme devait le prouver en d'autres lieux l'établissement des sociétés concessionnaires ; ils ont fait œuvre de pionniers avec une ténacité à laquelle il faut rendre hommage, et nous soulignerons les principaux caractères de leurs réalisations.

Mais il apparut assez vite que les ambitions dépassaient largement les moyens mis en œuvre, et les surfaces aménagées restèrent finalement très modestes. Tôt ou tard, elles retournèrent à la brousse. Insuffisance des capitaux engagés et des techniques utilisées, difficultés des relations avec l'Europe, irrégularité des prix sur les marchés mondiaux, expliquent les échecs enregistrés. Cependant, cet épisode fut loin d'être sans conséquences. D'une part, les entreprises créèrent temporairement des foyers d'activité économique, attirant une main-d'œuvre qui fut souvent « importée » de l'intérieur, modifiant ainsi dans une certaine mesure la répartition des hommes dans la région ; d'autre part, elles prouvèrent qu'il était possible, à force de travail, d'obtenir des résultats honorables en dépit de conditions difficiles (végétation dense, sols marécageux, population clairsemée), et que les richesses tropicales si souvent évoquées en Europe existaient, mais qu'elles ne s'offraient pas aux hommes : il fallait les susciter.

L'étiolement de Loango se poursuivit pendant quelque temps après la guerre de 1914-1918 tandis que végétait l'économie régionale. Il ne pouvait s'agir que d'un sursis, tandis que se préparait l'implantation de sa rivale victorieuse, Pointe-Noire. A partir de 1925, commence donc une seconde phase, au cours de laquelle toute la physionomie humaine et économique de la région devait être bouleversée. Après 3 ou 4 décennies d'atermoiements et d'hésitations, au cours desquelles s'étaient succédé projets, contreprojets, propositions diverses et tracés variés, fut enfin prise la décision de construire un chemin de fer. L'effet produit par l'implantation de la voie ferrée fut double. Tout d'abord, elle donnait accès, dans la région traversée, à des richesses naturelles qui n'attendaient, pour être exploitées, que l'existence d'une voie d'évacuation commode : ce n'est pas un hasard si le premier permis de coupe en forêt du Mayombe fut accordé en 1926. L'activité ne fut plus réduite à quelques points, mais s'étendit à toute une zone privilégiée. En grand nombre, les

hommes vinrent s'y installer, abandonnant leurs villages trop éloignés pour profiter des possibilités offertes ; ils furent rejoints par des milliers d'autres, répondant aux besoins en main-d'œuvre des entreprises nouvellement implantées. Ainsi grandirent des agglomérations d'un type nouveau, déterminées par la présence des gares.

L'autre aspect de cette évolution est évidemment la création et l'extension de Pointe-Noire. Avec la fondation d'un port moderne, conçu dès l'abord pour être « le poumon de l'Afrique Équatoriale », le phénomène urbain fait irruption au sein d'une économie et d'une société restées très largement traditionnelles. Au contraire de bien des villes d'Europe occidentale, en quelque sorte lentement sécrétées par la région où elles ont grandi, entretenant avec leur arrière-pays des rapports complexes, et portant souvent en elles le reflet du monde rural où elles sont insérées, Pointe-Noire, à ses débuts, est par excellence le type de la ville coloniale, corps étranger au milieu où il se trouve placé et où il va grandir. Dès sa fondation, Pointe-Noire était prévue pour être un port répondant à des besoins qui existaient en dehors de la façade maritime ; les hangars, les quais, les grues, devaient assurer un trafic qui prenait sa source ou qui aboutissait à Brazzaville et à Bangui, sinon au-delà. De même, les maisons de commerce qui élevaient leurs bâtiments sur les concessions urbaines nouvellement loties, visaient bien au-delà des crêtes du Mayombe.

Cependant, si la fonction principale de la ville ne dépendait que bien faiblement des ressources de son arrière-pays immédiat, son influence sur la région du Kouilou allait être considérable, tant sur le plan humain que sur le plan économique. La construction du port et de la cité, au cours d'une première phase, puis le fonctionnement des entreprises et la vie quotidienne des Européens, exigeaient une main-d'œuvre abondante qu'il était logique de puiser d'abord au sein de la population régionale. Celle-ci, d'ailleurs familiarisée de longue date avec le travail salarié, ne demandait pas mieux que de répondre à la demande, voire même de la prévenir. On vit donc se dessiner très tôt un courant migratoire, d'abord modeste pendant une douzaine d'années, puis de plus en plus fourni, et enfin, comme c'est le cas pour la plupart des villes d'Afrique Noire, hors de proportion avec les besoins réels. Justifié au commencement par des motifs économiques, l'exode rural est rapidement entretenu par des facteurs psychologiques, et la migration vers la ville finit par être sa propre fin, mouvement qui s'entretient et se renforce lui-même, et n'a plus besoin de stimulants extérieurs.

L'ampleur du phénomène, dans le cas particulier de Pointe-Noire, paraît avoir atteint des proportions uniques au Congo, sinon dans toute l'Afrique Centrale[1]. On ne peut mieux comparer l'agglomération qu'à une énorme éponge aspirant sans cesse la population qui l'entoure. En 1956-1957, la ville comptait déjà autant d'habitants que le reste du département ; en 1959, elle abritait 56% de la population totale du Kouilou, et en 1962, 64%. On a calculé que si ce rythme de croissance se maintenait, ce qui est plausible, en 1975 ce sont plus des trois quarts de la population régionale qui se trouveront concentrés à Pointe-Noire, devenue en quelque sorte une ville au milieu d'un désert. Ce mouvement à sens unique a eu, en une quinzaine d'années, des répercussions sensibles sur la brousse, et il est déjà possible d'en mettre quelques-unes en évidence : mauvaise répartition des hommes dans le pays, stagnation ou régression des effectifs ruraux, modifications importantes des structures démographiques. Ces différents points seront spécialement étudiés, car ils conditionnent dans une large mesure l'activité économique et ses développements futurs ; ils limitent sérieusement l'ampleur des projets qui peuvent être élaborés

Mais les conséquences de cette « urbanisation galopante » ne sont pas seulement d'ordre démographique. Les 100 000 citadins d'aujourd'hui constituent une masse de consommateurs qui, dans leur grande majorité, n'ont pas encore pu ou n'ont pas voulu modifier leurs habitudes anciennes, en particulier dans le domaine alimentaire. Certes, des familles en assez grand nombre s'efforcent de subvenir à leurs besoins en établissant des plantations vivrières à proximité, ou même à l'intérieur de la ville ; cette forme d'autosubsistance, qui perpétue à Pointe-Noire un type d'économie archaïque, joue un rôle non négligeable dans l'existence quotidienne. La vie rurale

1. Il convient cependant de mettre à part Léopoldville qui, entre 1960 et 1966, serait passée de 350 000 à 1 000 000 habitants.

Ph. 1. — *Le Mayombe, dans la région du Kouilou* (vue aérienne).

La présence très fréquente des formations nuageuses souligne le relief en crêtes allongées parallèles les unes aux autres. On aperçoit le Kouilou dans sa traversée des gorges de Sounda. La forêt couvre tout le massif.

Ph. 2. — *Les « gorges de Diosso ».*

Relief ruiniforme, envahi par la végétation buissonnante et arborée. On distingue, sur les parois, les multiples horizons indurés et les bancs de graviers qui « arment » les pentes.

Ph. 3. — *Vallée sèche, sur le plateau de Kayes.*

Les pentes latérales sont fortes, presque rectilignes. Le fond de la vallée est tapissé par une végétation plus dense et plus haute que sur les versants. Buissons chétifs d'*Annona arenaria*.

N.B. — A l'exception des photographies I.G.N., vues aériennes et vues au sol ont été prises par l'auteur.

Ph. 4. — *La baie de Loango et les « gorges de Diosso »* (photo I.G.N.).

En bas et à gauche, on aperçoit les bancs rocheux découvrants qui forment le soubassement du cap, et la flèche sableuse au dessin tourmenté. Les gorges apparaissent bien comme un complexe de cirques d'érosion, drainés par un cours d'eau au lit sinueux. Au Sud-Est des gorges, sur le plateau, l'agglomération de Diosso qui disparaît en partie sous les arbres. Les alignements de manguiers de l'ancien Loango sont bien visibles (face à la racine Nord-Est de la flèche sableuse).

de la cité, dont les traces dans le paysage sautent aux yeux du moins averti, est l'un des aspects les plus curieux à observer dans ce milieu urbain. Afin d'assurer son ravitaillement, Pointe-Noire doit cependant faire très largement appel à son arrière-pays, et d'une manière de plus en plus pressante. C'est dans ce domaine que l'influence de la ville sur sa région se fait sentir avec le plus d'intensité. Tout un réseau de ramassage s'est peu à peu tissé, qui converge vers la ville, et la production agricole traditionnelle s'en est trouvée stimulée et rénovée dans une certaine mesure : regain d'activité dans certaines zones, mise en valeur de « terres neuves » dans d'autres devenues accessibles ; des formes nouvelles de commercialisation sont apparues. Ces transformations sont pourtant restées insuffisantes, et c'est aussi de beaucoup plus loin que Pointe-Noire doit faire venir sa subsistance : la Vallée du Niari, le Pool, sont mis à contribution, grâce à la voie ferrée dont le fonctionnement régulier apparaît sous cet angle d'une importance capitale. C'est en fait une part considérable de l'activité urbaine qui est absorbée par la recherche, le transport et la distribution des produits de première nécessité, du manioc au vin de palme et au poisson, des tuiles de bambou aux planches éclatées. Dans la chaîne qui s'établit du village à la cité, du producteur au consommateur, ventes et reventes se succèdent en cascade : le commerce, sous toutes ses formes, est omniprésent.

Cependant, l'économie rurale ne se contente pas d'assurer seulement le ravitaillement de la ville. Dès avant la guerre de 1939-1945, alors que les premières plantations du Kouilou n'étaient plus qu'un souvenir, des efforts avaient été tentés, qui furent repris plus tard, pour offrir à la population des villages des revenus supplémentaires : essais avec l'arachide, le cocotier, la banane, le café, le palmier à huile. Mais c'est encore l'exploitation des ressources naturelles qui devait avoir le plus de succès : extraction de l'or et de la cassitérite alluvionnaire, exploitation de la forêt surtout. La prospection systématique permit de découvrir des hydrocarbures, des phosphates, du sel et de la potasse, dont la présence pouvait servir de base à un complexe industriel qu'aurait alimenté en énergie l'impressionnant barrage de Sounda. Pendant quelques années, entre 1956 et 1962, une activité fébrile s'empara de la région côtière, accumulant les enquêtes, les plans d'urbanisation, les études prospectives, tandis que se multipliaient les déclarations optimistes et les prises de position officielles. Le bilan de cette période n'est pas nul, mais les réalisations ne sont pas à la mesure des espoirs suscités. La façade maritime du Congo est toujours à la recherche d'une recette qui retiendrait ses ruraux dans leur village, et rendrait son existence moins exclusivement déterminée par Pointe-Noire.

Placée sous la dépendance de sa région en ce qui concerne son ravitaillement, Pointe-Noire possède par ailleurs sa vie propre, qui est née de sa fonction originelle. L'activité portuaire conditionne en partie toutes les autres, et d'abord un certain rythme interne de la vie citadine, voire même de la vie régionale : les déplacements quotidiens d'un groupe nombreux de salariés sont polarisés par le quartier du port ; l'embarquement plus ou moins rapide des billes de bois retentit sur l'activité des chantiers les plus lointains ; la succession des cargos, le degré d'occupation des postes à quai, accélèrent ou retardent l'arrivée en ville de produits indispensables. Les effets secondaires ne sont pas moins importants ; la fonction industrielle de Pointe-Noire dérive directement des types de marchandises évacuées ou reçues ; industries du bois, industries mécaniques et métallurgiques, industries chimiques, ont en outre trouvé sur place toute la main-d'œuvre souhaitable, en même temps qu'un marché consommateur en lente expansion.

Pourtant, on ne saurait réduire toutes les fonctions urbaines à ce dénominateur commun. Ce n'est pas sans raison que Pointe-Noire se pare du titre de « capitale économique du Congo ». Si la plupart des grandes sociétés, si les banques, n'ont ici que des succursales, nombre de celles-ci rivalisent avec les établissements brazzavillois correspondants, non sans succès. Il apparaît ainsi que Pointe-Noire finance la plus grande partie des activités forestières, lesquelles fournissent au Congo plus de 46 % en valeur de ses exportations. De ce fait, son influence s'étend dans le Niari, jusqu'aux frontières du Gabon. Enfin, Pointe-Noire a été, pendant une dizaine d'années, la capitale politique du pays ; la ville en avait d'ailleurs reçu une impulsion remarquable. La plupart des services centraux ont retrouvé sur les bords du Stanley-Pool, au moment de l'indépendance, la place qu'ils avaient abandonnée en 1949. Mais certains ne sont repartis que plus tard, et l'un

d'entre eux au moins est toujours là. Quoi qu'il en soit, l'importante infrastructure administrative, sanitaire, scolaire, etc., fait de Pointe-Noire un centre de services qui domine d'autant mieux sa région que ses dimensions écrasent les deux autres petits chefs-lieux existants : Mvouti et Kayes.

Ainsi, l'étude de la façade maritime congolaise permettra de mieux saisir, grâce à un exemple particulièrement net, une situation fréquente dans les régions qui ont été colonisées par l'Europe, et surtout en Afrique Noire. Deux systèmes économiques différents, et deux formes de civilisation opposées, sont entrés en contact : économie de subsistance surtout, et société à traditions collectivistes établie sur la base du groupe ou du village, d'une part ; économie commerciale et société individualiste, créatrice de villes, d'autre part. Parce que plus dynamique et conquérante, la plus évoluée a provoqué la désorganisation de l'autre, qui n'est plus aujourd'hui qu'une trame incomplète sur laquelle se tisse la vie quotidienne des hommes.

Dans un premier temps, l'évolution s'est cristallisée en brousse même, autour de quelques points privilégiés : chantiers et plantations distribuaient des salaires et achetaient divers produits ; mais l'impact restait localisé, et ses conséquences demeuraient limitées. Dans un second temps, le phénomène urbain éclipsait tous les autres ; la croissance d'une agglomération de grande taille ne pouvait qu'accentuer et accélérer l'évolution amorcée, en établissant entre la ville et les campagnes environnantes un ensemble de relations nouvelles qui se substituèrent aux échanges localisés, et détournèrent les courants commerciaux traditionnels : relations démographiques d'abord, puisque la ville a tiré de son arrière-pays une bonne partie de sa population, et continue d'exercer sur les ruraux une attraction considérable ; relation économique ensuite : la population urbaine subsiste en faisant très largement appel aux denrées vivrières produites en brousse, et celle-ci fournit des matières premières qui alimentent usines et ateliers de Pointe-Noire. Grâce aux moyens de communication modernes, il n'est guère de villages du Kouilou qui ne participent peu ou prou au ravitaillement de la grande agglomération, et qui ne lui aient envoyé quelques-uns de ses habitants ; mais par les mêmes voies pénètrent en retour certaines influences urbaines — commerciales, monétaires, psychologiques — dans une mesure qu'il convient de déterminer. Pointe-Noire et sa région forment désormais un ensemble dont chacune des parties dépend plus ou moins de l'autre ; elles ne peuvent plus avoir qu'un sort commun.

PREMIÈRE PARTIE

LES BASES PHYSIQUES ET HUMAINES DE LA VIE RÉGIONALE

La géographie humaine et économique actuelle de la façade maritime congolaise apparaît totalement différente de ce qu'elle était il y a un siècle ou deux. Certes, le cadre physique est demeuré presque semblable à lui-même, car en ce domaine l'évolution se mesure à une tout autre échelle ; mais la société a connu de profonds bouleversements. Dans son organisation politique d'abord, qui a vu se substituer à un système monarchique à base ethnique, l'autorité de la puissance européenne colonisatrice, puis celle d'une administration d'État ; dans sa structure interne ensuite : des mouvements de population, provoqués par le développement économique et l'essor urbain, ont remodelé la carte du peuplement, et transformé les structures démographiques. Ce sont ces divers facteurs qui interfèrent aujourd'hui, les uns de façon évidente, les autres de manière plus subtile ; leur analyse est donc indispensable à une étude approfondie de la vie régionale.

1

Le cadre naturel

La région du Kouilou ne représente qu'une faible partie de la superficie du Congo — environ 4 % — mais son originalité, sous bien des aspects, est indiscutable. Elle tient en premier lieu à la présence de la chaîne du Mayombe, dont les crêtes successives sont autant de barrières à franchir entre la côte et les plaines du Niari, et qui n'a pas son équivalent dans le reste du Congo où les vieux plissements et les massifs granitiques arasés ont subi un rajeunissement moins poussé. Dès qu'on s'éloigne du littoral et qu'on s'enfonce dans les collines et les plateaux qui le dominent, les altitudes croissent lentement, et partout l'horizon est barré vers l'est par des reliefs boisés, sombres, et souvent couronnés de nuages. Tout le pays semble ainsi tourné vers l'Atlantique, et constitue une sorte de cellule relativement isolée, qui possède même son propre réseau hydrographique. Le contact des eaux océaniques ajoute à ce caractère spécifique, et les saisons marines ont des répercussions sur les saisons terrestres, comme sur certaines des activités économiques.

L'unité régionale est de trop faibles dimensions pour que son climat se distingue vraiment par des traits originaux : la faiblesse relative des précipitations et l'existence d'une saison sèche bien marquée sont caractéristiques de tout le Congo sud-occidental ; mais des nuances assez accentuées sont introduites par le massif montagneux, et surtout par une irrégularité interannuelle des pluies qui atteint sur la frange maritime des proportions inattendues. Ces différences sont suffisantes pour que les hommes en soient affectés, et n'aient pas le même comportement à Pointe-Noire et à Mvouti, à Kayes et à Kakamoèka. Il est vrai qu'un autre élément détermine aussi leur façon de vivre : la nature de la couverture végétale, qui se partage surtout entre la grande forêt et la savane pauvre ; mais la frontière entre elles n'est pas immuable, et les modifications qu'elle subit, même à l'échelle d'une vie humaine, suggèrent l'existence d'un équilibre précaire, facilement rompu par des interventions extérieures.

LES FORMES DU RELIEF ET LES EAUX MARINES

Les régions atlantiques du Congo comprennent deux ensembles dont la structure et la morphologie sont totalement différentes, mais dont l'évolution géologique a été commune : le bassin côtier, ou bassin de Pointe-Noire, zone de subsidence peu à peu comblée par des dépôts marins, fluviaux ou éoliens ; et le Mayombe, bourrelet montagneux érigé sur un très vieux géosynclinal, de hauteur modérée, mais de relief aigu. Le premier joue, vis à vis du second, le rôle d'arrière-pays.

A. LES GRANDS TRAITS DE LA MORPHOLOGIE

La disposition générale en deux éléments structuraux juxtaposés n'est pas particulière au Congo : on la retrouve, à quelques nuances locales près, tant au Gabon qu'au Cabinda et au Congo-Kinshasa. Ce sont les frontières nationales qui, tracées perpendiculairement à la côte, ont isolé artificiellement des secteurs de la bordure atlantique du continent africain, dont les caractères spécifiques peuvent être suivis du Cameroun en Angola : le vieux socle précambrien a été envahi par un liséré irrégulier de mers, au Crétacé et au début du Tertiaire. On peut donc opposer une série de « golfes sédimentaires » d'origine relativement récente, et le bourrelet intérieur, granito-gneissique ou métamorphique, dont la mise en place originelle remonte à une période très ancienne. Il y a peu de points communs entre les paysages des deux régions.

1. Les données structurales essentielles (Fig. 2).

Le Mayombe est né il y a deux millions et demi à trois milliards d'années ; c'est du moins l'âge approximatif qui est attribué aux roches du Précambrien inférieur, grâce à l'étude des minéraux radioactifs qu'elles contiennent[1]. Il s'étend, en une chaîne étroite de 1 700 km de longueur orientée SE-NW. Au Congo-Kinshasa et au Cabinda, où il s'achève par une série d'inselbergs, il garde ce même nom de Mayombe ; au Gabon, il prend bientôt celui de « Monts de Cristal ». Sa largeur au Congo-Brazzaville est variable : au sud-est, il mesure une soixantaine de kilomètres, mais va s'amenuisant vers le nord-ouest ; dans la zone traversée par le Kouilou, il n'a plus guère que 40 km, et 20 km seulement au niveau de la Noumbi : c'est l'endroit le plus étroit de la chaîne (Monts Kouboula). Sa direction générale n'est pas parallèle à la côte, mais fait avec elle un angle d'une vingtaine de degrés. Le Mayombe s'en rapproche donc peu à peu, et à Mayumba, les roches du socle pointent à travers les sables de la Série des Cirques, accompagnés de venues volcaniques (gabbros, dolérites). A celles-ci, s'accroche la longue flèche de sable qui isole la lagune Mbanio. Le bassin sédimentaire de Pointe-Noire a donc une forme effilée : de 55 km au niveau de la Loémé, il passe à 25 km seulement au droit de la Conkouati et du lac Tchibinda, à moins de 10 km près de Mayumba. Il existe là un seuil au-delà duquel s'épanouit et s'approfondit le bassin gabonais, ou « bassin de l'Ogooué », beaucoup plus ample que le précédent (plus de 80 km à la latitude de Port-Gentil).

Bien qu'ayant fait l'objet de nombreux travaux, l'étude géologique du Mayombe est loin d'être terminée. Elle a permis d'établir une carte au 1/500 000 (sans indication de relief), mais en raison des grosses difficultés de circulation et d'observation causées par le relief et la couverture forestière, il a fallu se contenter de relevés faits le long d'itinéraires formant un canevas assez lâche ; les spécialistes ont donc été obligés parfois d'extrapoler leurs conclusions, selon le schéma qui leur paraissait le plus logique. Il en résulte des différences notables d'interprétation d'une feuille à l'autre ; en particulier, il est impossible d'établir la continuité des affleurements entre les coupures « Pointe-Noire » et « Sibiti-Ouest ». Des études récentes s'efforcent cependant d'apporter des vues plus homogènes sur la stratigraphie et la structure de la chaîne.

Afin de bien situer le Mayombe, il faut le rattacher à l'ensemble géologique plus vaste auquel il appartient (Fig. 2 et 3). La majeure partie du Gabon est occupée par le socle précambrien ; ce « Massif Central Gabonais » s'étend largement au Congo sud-occidental où il forme le massif du Chaillu. Constitué soit par des granits à faciès variés, soit par des roches métamorphiques — schistes, micaschistes, quartzites — il dessine sur son flanc sud-ouest un vaste mouvement synclinal qui s'amorce à Fougamou (Gabon), s'épanouit en direction du S-SE, puis du S-E sur 150 km de largeur, et se poursuit au-delà de la frontière (synclinal Niari-Nyanga). Cette large gouttière a été comblée par des dépôts sédimentaires, que les géologues datent du Précambrien supérieur ou terminal (plus de 500 millions d'années). Le socle réapparaît donc au sud-ouest de ce synclinorium en un bourrelet étroit, le Mayombe, qui disparaît à nouveau sous les terrains de

1. R. FURON, *Géologie de l'Afrique*, Paris, 1960, 400 p., 32 fig., cf. p. 12.

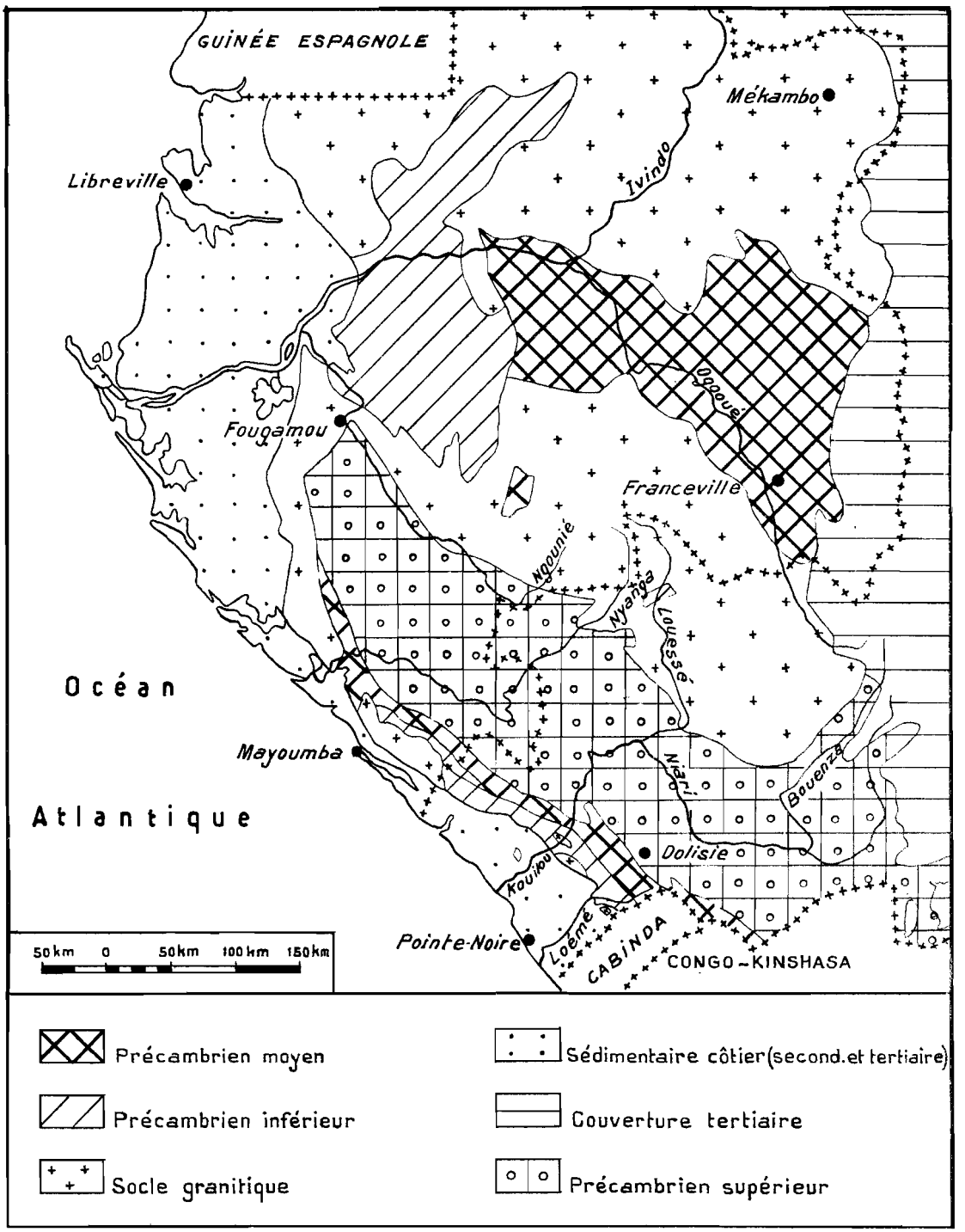


FIG. 2. — Schéma géologique des régions sud-ouest du Congo et du Gabon.

remplissage du bassin littoral. Mais sa complexité est ici beaucoup plus grande ; dans la partie septentrionale, le granit et les roches plutoniennes de même type occupent encore des surfaces importantes (bassin de la Ndouna, bassin de la Ngongo) ; dans la partie méridionale, la majeure partie de la chaîne est formée de roches métamorphiques variées, que traversent quelques massifs

intrusifs de dimensions réduites : massif de Bibabamba, à cheval sur le cours du Kouilou, massif du Mont Kanda, massif de Mfoubou, batholite du Km 102, etc.

L'étude des affleurements révèle l'existence de séries successives, dont la nature et la position devraient permettre de retracer l'histoire du Mayombe. Mais par suite des lacunes d'observation, des variations latérales de faciès et d'épaisseur, les géologues ne sont pas unanimes quant à l'endroit de l'échelle stratigraphique où il faut placer les discordances majeures, et par conséquent ont des opinions divergentes sur le nombre et l'importance des phases orogéniques. Selon DÉvigne, dont le travail a porté principalement sur les régions situées aux confins du Gabon et du Congo, la chaîne du Mayombe se serait formée en trois phases principales, chacune d'elles comportant un cycle de subsidence-sédimentation, et un cycle de soulèvement, et aboutissant à la surrection de cordillères successives : chaîne prémayombienne, orientée NNE-SSW, et en partie située sur l'actuel bassin de Pointe-Noire ; chaîne mayombienne, SE-NW, née de la démolition de la première, érigée un peu plus à l'est et arasée à son tour ; chaîne bambienne enfin, très violement plissée, en avant de la précédente, et la recouvrant partiellement. Ainsi aurait été mis en place un massif montagneux complexe, dont l'histoire géologique, pour s'être déroulée au Précambien, n'en aurait pas moins été très classique : reproduction d'un processus d'orogenèse sur l'emplacement d'un géosynclinal dont l'axe aurait migré vers l'est pendant plus de deux milliards d'années.

La dernière phase de cette évolution devait cependant se poursuivre différemment. Après la naissance de la chaîne bambienne, l'érosion n'eut pas le temps d'amener le relief au stade de la pénéplanation. Son action fut tout de même considérable, puisqu'on peut constater localement l'absence d'une grande épaisseur de sédiments, par exemple plus de 1 000 m appartenant à la série de la Mbéia, dans les régions septentrionales. Mais elle ne put mener sa tâche à son terme, par suite d'un refroidissement du climat. On le connaît par l'existence, à la base du système du Congo occidental, élaboré postérieurement, d'une épaisse couche d'origine glaciaire, connue sous le nom de « Tillite inférieure du Bas-Congo », ou « Complexe tillitique de base ». D'une puissance supérieure à 500 m dans les régions méridionales, beaucoup plus mince vers le nord, elle comprend « une pâte schisteuse emballant sans classement des blocs et des galets... de provenance hétérogène, appartenant aux différents systèmes précambriens sous-jacents »[1]. Il ne fait aucun doute que ce dépôt provient des moraines accumulées pendant une phase de glaciation régionale, la calotte glaciaire laissant émerger les crêtes encore élevées du Mayombe, dont les débris s'entassaient à la surface ou dans les crevasses. Avec le réchauffement progressif du climat, glaciers de montagne, puis torrents, continuèrent l'œuvre de démolition. Des retours à un régime plus froid sont marqués par des intercalations de tillite dans les dépôts concommitants de la Louila qui s'entassèrent sur plus de 800 m d'épaisseur au pied de la chaîne bambienne. Une dernière phase glaciaire déposa enfin, sur la série de la Louila émergée et ravinée, la Tillite supérieure du Niari.

A partir de ce moment, l'histoire géologique est surtout celle du grand bassin déprimé ouvert entre le massif du Chaillu et le Mayombe : les mouvements positifs ou négatifs du fond, accompagnés de régressions ou d'invasions marines, les oscillations climatiques du tempéré au tropical, ont pu modifier la nature des dépôts ; le Mayombe continuait de s'user en fournissant le matériau alluvial. Il devait cependant connaître un dernier soulèvement, probablement généralisé, pendant ou après le dépôt des systèmes schisto-gréseux (Mpioka et Inkisi) il y a environ 500 millions d'années. Soulevées sur leur flanc occidental, les couches sédimentaires du Précambrien supérieur se décollèrent du substratum sur lequel elles reposaient, et glissèrent vers l'axe du synclinorium : d'où les plis déversés et les grandes failles qui les affectent sur la retombée nord-orientale du Mayombe ; d'où également, dans la zone d'affleurement de la série de la Mossouva, la présence de noyaux tillitiques pincés au cœur de synclinaux bambiens.

Il est possible que les directions tectoniques datant de la phase prémayombienne aient joué un rôle lors des derniers mouvements. On remarque, au contact du Mayombe et du synclinal Niari-Nyanga, la présence de failles orientées ENE-WSW, et affectant les deux systèmes voisins ; d'autre part, sur la rive gauche du Kouilou, toute la partie nord-est du Mayombe s'enfonce, parmi

1. J.-P. DÉVIGNE et P. HIEZ, *Notice explicative sur la feuille Mayoumba-Est*, p. 30.

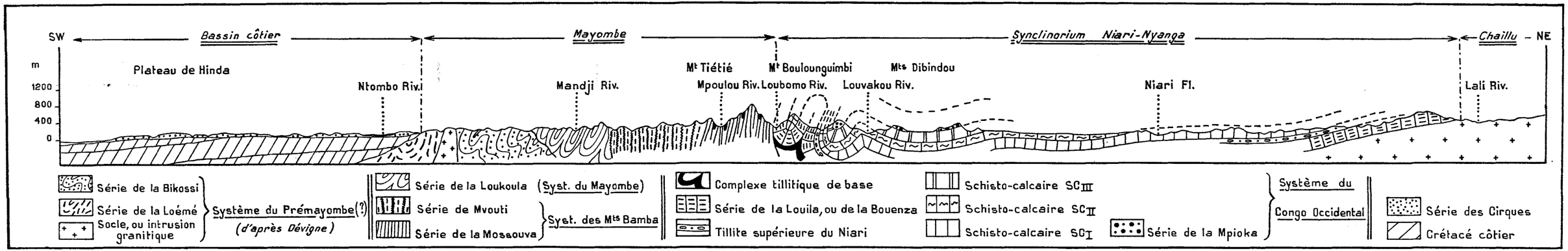


FIG. 3. — Coupe géologique simplifiée, de l'océan Atlantique au Massif du Chaillu.

les failles et les flexures, sous les terrains plus récents, selon une structure en « touches de piano » alignées selon cette même direction. Mais ici, les coupures de la carte géologique sont assez contradictoires, les affleurements mal connus, et l'on peut seulement constater la disparition périclinale de couches et de très larges décrochements horizontaux.

Cette reconstruction d'un lointain passé, avec ses phases successives de surrection et de démolition de chaînes montagneuses est cependant contestée par d'autres géologues, à la suite de recherches plus récentes. La tendance actuelle est à une simplification de l'échelle stratigraphique par assimilation de certaines séries individualisées dans des régions voisines, et qui apparaissent finalement comme de même âge, mais de faciès différent, parce que les conditions de dépôts n'étaient pas les mêmes en tous lieux[1]. On discute également le nombre et l'ampleur des plissements évoqués ci-dessus : après avoir ramené les cycles orogéniques à deux — un Prébambien et un Bambien — correspondant respectivement à la première chaîne et aux deux suivantes, on penche pour l'existence d'une vaste fosse géosynclinale, très allongée, qui a eu de plus en plus tendance « à évoluer diversement selon des bandes grossièrement est-ouest » et qu'il « faut considérer chacune de ces bandes séparément »[2]. Ainsi, de forts mouvements tectoniques ont pu affecter certaines zones, tandis que d'autres restaient stables, et les dépôts sont ici grossiers et là fins. A partir d'un certain niveau, d'ailleurs (série de Mvouti), la sédimentation paraît avoir été partout beaucoup plus uniforme. S'il existe des discordances ou des variations brusques de faciès, elles ne semblent pas suffisantes « pour masquer l'unité sédimentologique de ces formations » et « marquent seulement les différentes phases de l'histoire du géosynclinal »[3]. En définitive, le Mayombe se serait mis en place dans son ensemble au cours de l'orogénie ouest-congolaise, c'est-à-dire il y a environ 500 millions d'années, et il n'a jamais cessé depuis d'être soumis à l'érosion.

Il fallut attendre la fin de l'ère secondaire, pour que le Mayombe, endormi depuis la fin du Précambrien, soit de nouveau affecté par des mouvements tectoniques. On peut supposer qu'après une aussi longue période d'usure, il avait été réduit à l'état de pénéplaine, ne fournissant plus au cours d'eau que des débris plus fins, et peu abondants. Il devait alors s'étendre vers le sud-ouest davantage qu'aujourd'hui : les sondages réalisés depuis quelques années dans le bassin côtier atteignent le socle métamorphique à diverses profondeurs, sous son revêtement crétacé (3 505 m près de Pointe-Noire). Ce soulèvement semble avoir été un mouvement d'ensemble, affectant aussi le système du Congo occidental, et peut-être le massif du Chaillu. Une vague d'érosion repartit alors à l'attaque de ce nouveau bourrelet, qu'elle commença de rajeunir dans ses formes ; elle y parvint sans doute, puisqu'à la suite d'un affaissement de la bordure interne, c'est une topographie différenciée qui fut envahie par les eaux marines. On remarque en effet que le contact entre le Précambrien inférieur et le sédimentaire côtier ne se fait pas selon une ligne régulière, mais dessine de profondes indentations à l'intérieur du Mayombe actuel. Le phénomène est particulièrement net entre la frontière méridionale et le massif granitique du Mont Kanda : les marnes noires et les conglomérats (Aptien inférieur) se sont déposés dans des vallées larges et profondes, véritables rias entaillant la bordure du Mayombe ; les rivières actuelles (Loufica, Boubissi, Ntombo, Douvandzi) les ont empruntées à leur tour, s'emboîtant dans les terrains crétacés qu'elles ont en partie déblayés. Le massif de Mfoubou, au sud de la Loémé, a dû se présenter comme une île dans les mers aptiennes ; il est encore presque entièrement isolé des terrains précambriens par une couronne de Crétacé.

Cette invasion marine sur le flanc sud-ouest du massif ancien fut la conséquence d'une lente subsidence du bassin de Pointe-Noire. La pellicule d'eau restait assez mince en général, car les dépôts équilibraient l'enfoncement progressif du fond marin : plus que de golfes, il s'agissait d'un ensemble lagunaire, où une évaporation intense précipitait le sel dissous. C'est pourquoi les sondages opérés tant pour la recherche du pétrole que pour celle de la potasse, ont retrouvé partout

1. Cf. P.-M. VINCENT, « Données nouvelles sur la stratigraphie du Mayombe congolais », *Annales du C.E.S. de Brazzaville*, Brazzaville, 1965, t. I, p. 81-90.

2. P. DADET, « Essai de réinterprétation stratigraphique des formations précambriennes du Mayombe congolais », *Bulletin du B.R.G.M.*, 1966, n° 2, p. 77-91. Cartes, bibliographie.

3. P. DADET, *op. cit.*, p. 90.

une puissante série salifère ; elle se situe entre 560 et 1 326 m de profondeur à Pointe-Noire, entre 800 et 1 300 m à Pointe-Indienne, entre 238 et 734 m près de Holle, entre 311 et 652 m près du lac Nanga, et renferme plusieurs horizons potassiques. Le Crétacé supérieur fut marqué par un approfondissement général des eaux (dépôt de marnes). Cette série supérieure (C^{6-9}) n'affleure que sur de faibles surfaces : près de Kola et de Holle, dans des fenêtres ouvertes à travers la série sableuse de couverture, et sur le littoral, en quelques points isolés — Djéno, Mvassa, Pointe-Noire, Pointe-Indienne, Pointe-Kounda, Pointe-Tchibobo — qui jalonnent les différents secteurs de la côte. Cette disposition amène à penser que la structure profonde commande le dessin général du rivage : le pendage des couches vers le sud-ouest est affecté de plissements secondaires ; c'est à la faveur de tels accidents tectoniques que réapparaîtraient les terrains crétacés, dont la plus grande résistance à l'érosion aurait donné la série successive des caps qui indentent la ligne du rivage.

La fin du Crétacé fut marquée par une émersion générale : il n'existe aucun terrain daté du tertiaire (Pliocène exclu), sauf quelques sables phosphatés, près de Holle, attribués à l'Éocène inférieur. S'il y a eu des dépôts pendant cette période, ils ont disparu, et il faut attendre le Plio-Pléistocène pour que s'accumule la Série des Cirques, aux dépens de laquelle s'est élaborée presque partout dans le bassin sédimentaire la topographie actuelle. Cette série d'origine alluviale, mais qui a subi un remaniement éolien, a fossilisé une surface sur laquelle s'était formée une carapace latéritique, dont on retrouve les lambeaux lorsque l'érosion a creusé jusque-là. Il s'agit d'argiles très colorées (jaunes, violacées, mais surtout rouges), de sables et de graviers, dont l'épaisseur totale est d'une centaine de mètres. Des horizons indurés se situent à divers niveaux, donnant naissance sur les pentes vives à de petites corniches étagées

Les dépôts les plus récents sont constitués par les alluvions modernes et les sables littoraux. Un réseau hydrographique actif, bien alimenté par les pluies tombant sur le Mayombe, a déblayé la Série des Cirques. Rivières et fleuves ont étalé en larges flats, de part et d'autre de leurs cours, argiles, sables et graviers arrachés aux pentes de la montagne ou du bassin sédimentaire. Lorsque les cours d'eau se jettent dans des lacs, leurs apports les comblent peu à peu : la Loundji pousse son delta dans le lac Nanga, qu'elle a dû couper du lac Kobambi ; la Loémé a isolé le lac Loufoualéba du lac Cayo. Les débris qui atteignent l'Océan sont pris en charge par les courants qui les entraîne vers le nord-ouest, et les accumulent en cordons successifs. Les apports ont fait gagner à la terre ferme plusieurs centaines de mètres de part et d'autre de Bas-Kouilou ; mais c'est surtout au sud-est de Pointe-Indienne que le gain est considérable : une véritable plaine littorale s'est formée qui mesure de 3 à 6 km de largeur selon les lieux, et se prolonge au-delà de la frontière ; elle s'est constituée en grande partie à l'aide de l'énorme masse d'alluvions déversées plus au sud par le Congo.

2. Les paysages morphologiques. (fig. 5).

Les régions maritimes du Congo sont aujourd'hui le théâtre d'une érosion active ; mais l'histoire géologique, la structure des terrains et la nature des roches ont individualisé deux domaines totalement opposés : le Mayombe, fragment de vieux socle repris par un soulèvement, et en cours de rajeunissement ; le bassin de Pointe-Noire, qui en est l'arrière-pays, zone subsidente colmatée par la sédimentation, où les roches offrent presque partout une bien moindre résistance. Il en résulte des familles de formes appartenant à deux types différents mais où les nuances locales ne sont pas exclues.

La très longue et complète usure subie jadis par le massif montagneux avant son dernier soulèvement, n'avait laissé subsister que les racines des plis et la partie inférieure des synclinaux. Les affleurements des diverses couches, fortement inclinées ou subverticales (fig. 3 et 4), se font ainsi selon des bandes parallèles étroites, mais continues sur de longues distances. Une telle disposition est un terrain de choix pour l'érosion différentielle, et celle-ci a donné naissance à un relief typiquement appalachien, plus ou moins parfait selon les lieux, mais aisément reconnaissable. Il est particulièrement net dans toute la moitié orientale du Mayombe, entre le Kouilou et la frontière méridionale. Dans les diverses séries (de la Mossouva, de Mvouti, de la Loukoula), les affleurements

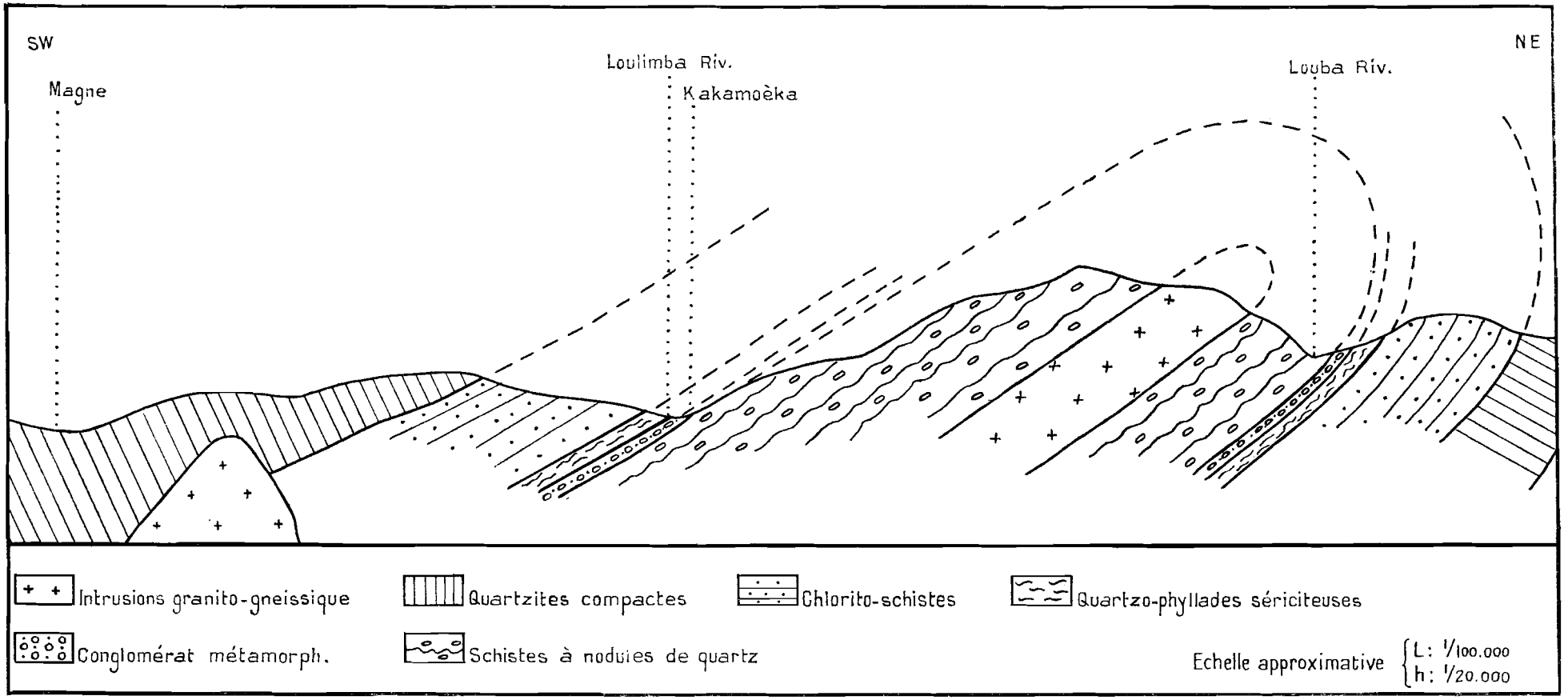


FIG. 4. — Coupe schématique de la bordure occidentale du Mayombe, sur la rive droite du Kouilou.
(D'après un rapport géologique inédit.)

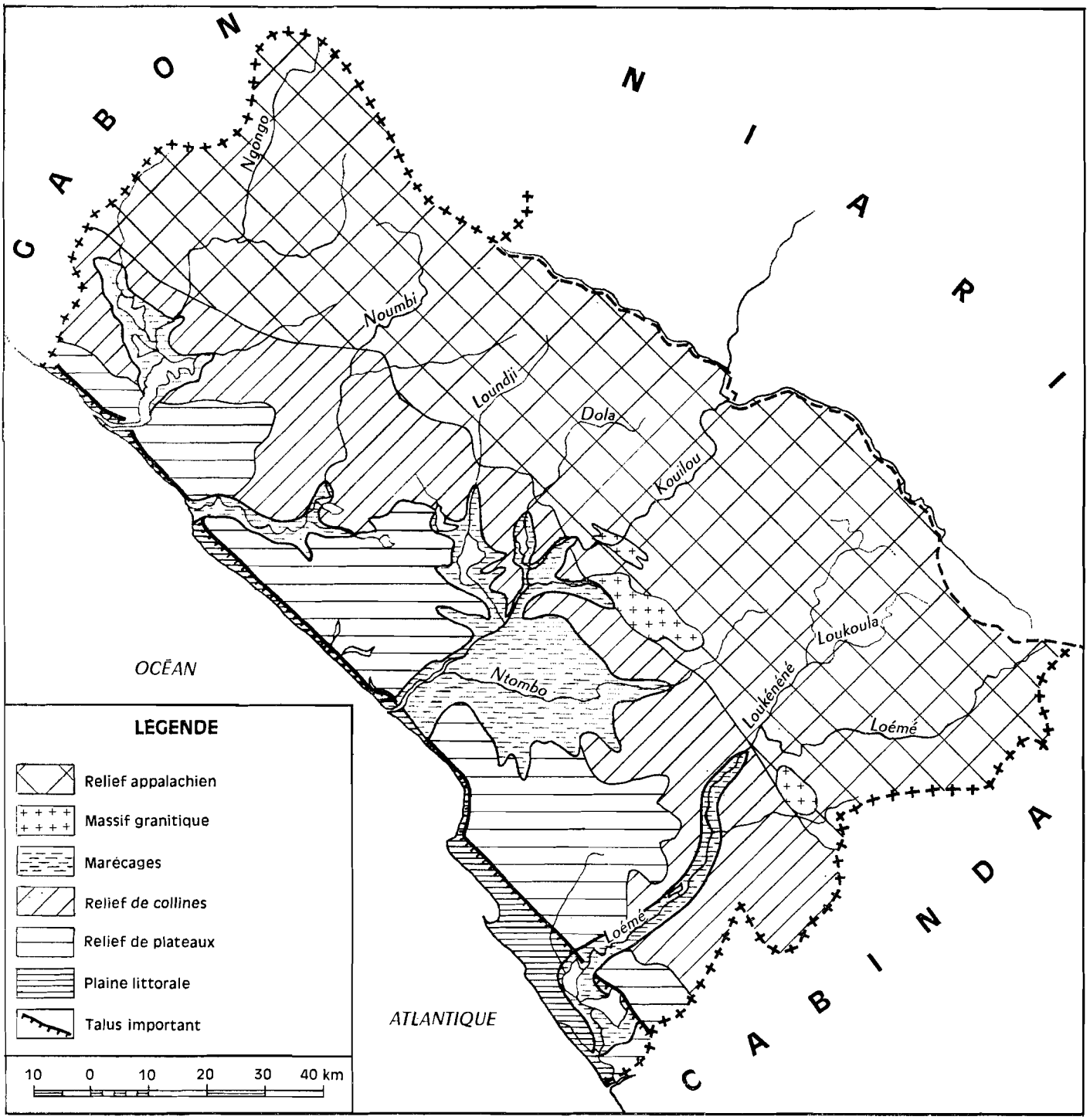


FIG. 5. — Les grandes unités morphologiques de la façade maritime du Congo.

de quartzites ou de grès, très durs, sont restés en saillie, tandis que les cours d'eau s'enfonçaient dans les schistes de divers types. Le paysage, bien caractéristique lorsqu'on survole le Mayombe — car l'observation au sol est presque impossible — est donc constitué par une série de crêtes

parallèles orientées SE-NW, et parfois dédoublées par les rivières. Depuis la dépression Niari-Nyanga, au sud de Dolisie, on aperçoit la première, souvent noyée de nuages, et que franchit la route de Mvouti au col du Bamba. L'érosion régressive des petits torrents qui en dévalent les pentes a donné naissance a des cols de flanc qui séparent des sommets étroits aux pentes très fortes, mais uniformément couvertes par la forêt dense. La toponymie n'est pas fixée, et les cotes restent approximatives. La « chaîne du Bamba », que prolonge au sud-est le « massif du Mabidi », aligne des hauteurs qui culminent entre 600 et 800 m. Selon une esquisse topographique levée en 1929-1930 sous la direction de M. Romano, elle aboutit près de la frontière méridionale au Mont Foungouti, haut de 900 m environ[1]. Lorsqu'on se rapproche du Kouilou, les altitudes ont tendance à diminuer, tombant en dessous de 600 m, bien que la continuité soit parfois remarquable (chaîne de la Loukemba : 20 km de long).

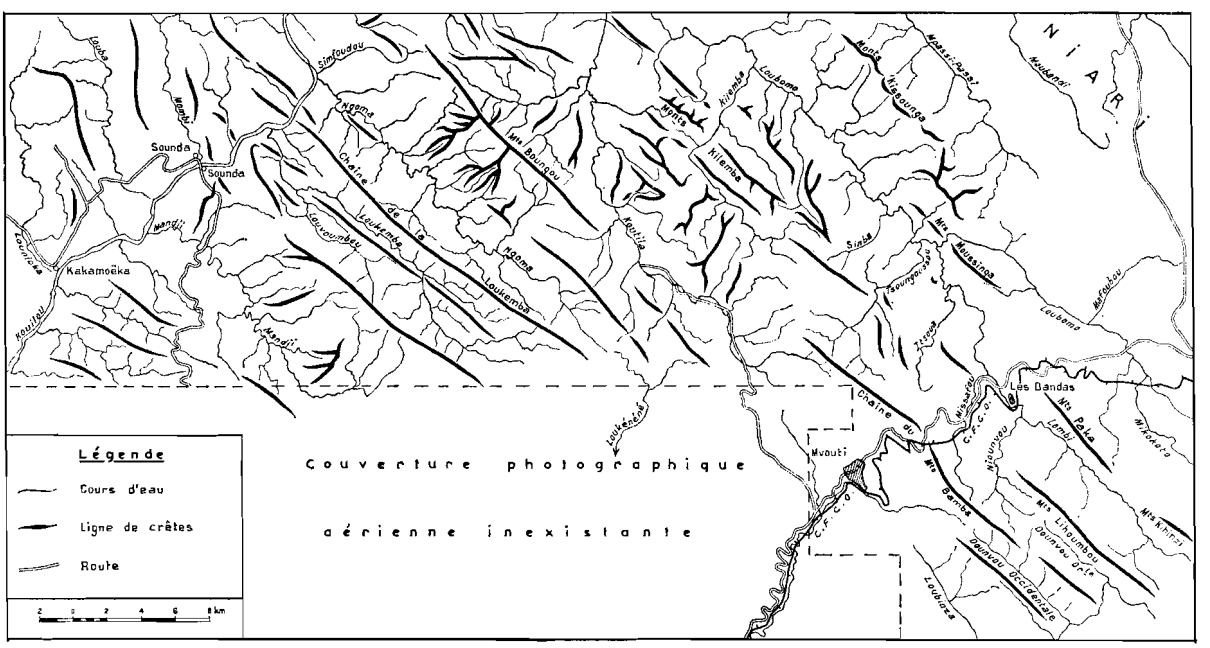


FIG. 6. — Réseau hydrographique et principales lignes de crêtes sur la façade orientale du Mayombe.

Entre les chaînons aux formes hardies, s'allongent des dépressions évidées dans les roches tendres, et qui s'épanouissent parfois en petits bassins comme celui de Mvouti (où confluent la Loukoula, la Mossouva et la Moanda). Elles constituent des couloirs profonds, qui ont longtemps orienté la circulation, en traçant aux pistes un passage commode et rectiligne. Les dénivellations sont fortes sur de courtes distances : 400 à 500 m entre les talwegs et les hauteurs encadrantes, ce qui donne au relief sa grande vigueur et rend si difficile le passage d'une vallée longitudinale à l'autre en dehors des percées naturelles : en dépit d'innombrables sinuosités, la route de Mvouti au col du Bamba s'élève de 40 m par kilomètre au minimum, et redescend sur l'autre versant par des pentes encore plus fortes. La figure 6 montre l'aspect schématique de ce relief orienté, retracé d'après les photographies aériennes existantes. Elle permet de saisir également les relations qu'il entretient avec le réseau hydrographique. Sur la bordure nord-orientale, les affluents de gauche de la Loubomo, comme la Tsoungoussou, la Kilemba, la Koutila, ont effectué un très gros travail. Par érosion régressive, ils ont réalisé de nombreuses captures dont les traces apparaissent dans les coudes brusques de leur cours, et tronçonné les alignements de hauteurs en chaînons courts,

1. Cette indication est donnée sous toute réserve, mais elle n'est pas invraisemblable. Rappelons ici que le point culminant du Congo se trouve dans l'extrême nord-ouest du pays ; c'est le Mont Nabemba, auquel on attribue une hauteur d'un millier de mètres ; mais il n'a pas davantage été mesuré avec précision.

dont l'orientation varie d'un interfluve à l'autre. Plus à l'ouest, le Kouilou sert de niveau de base local à ses affluents des deux rives, qui apparaissent presque tous bien adaptés à la structure : Ngoma, Mandji, Mombi, Louba ; chacun d'eux coule dans une dépression longitudinale, en décrivant d'ailleurs des méandres très serrés. Cela n'exclut pas des inadaptations de détail, dont l'un des plus beaux exemples est donné par la Loukemba qui conflue en amont des gorges de Sounda. Le cours d'eau est installé sur une structure anticlinale où des schistes à séricite se superposent à des quartzites. La rivière, après avoir déblayé les schistes, s'est enfoncée dans les quartzites, entaillant une combe de grandes dimensions dont elle ressort en sciant la paroi abrupte. Des formes emboîtées apparaissent dans l'axe de la combe.

Ainsi, le relief actuel est à la fois le résultat d'une adaptation des petits cours d'eau et d'une surimposition des plus grands. Mais tous font preuve, sur les pentes, d'une grande activité, car l'enfoncement des talwegs est loin d'avoir compensé le soulèvement. Ce sont des torrents qui tombent de cascades en rapides à travers les rochers et les galets, et dont le lit est encombré de blocs énormes et de troncs d'arbres. Le chevelu du réseau est extrêmement serré. A toutes les rivières cartographiables à grande échelle, et qui ont de l'eau en toute saison, s'ajoutent en effet des ruisselets temporaires qui coulent seulement après un orage, et qui se dissimulent sous le couvert des grands arbres. Il serait faux de croire que le ruissellement est inexistant dans la forêt dense ; malgré l'enchevêtrement des racines, le tapis de feuilles mortes et de branchages qui semblent protéger le sol, les pentes sont sillonnées par des talwegs très rapprochés, torrents en miniature par l'aspect et par le régime : on y trouve les ressauts et les marmites d'érosion, les cascatelles et les petits bassins, les mottes arrachées et les racines déchaussées. Après une averse, chacun d'eux dégorge un flot boueux qui se tarit rapidement, mais n'emporte pas moins un peu du sol de la montagne.

Lorsque la couverture végétale a disparu, et avec elle la couche de débris qui ralentissait le ruissellement, on constate que les pentes savanisées sont le théâtre d'une autre forme d'érosion. La couche superficielle, assez mince, mal fixée par les racines, glisse par grandes plaques vers l'aval sous l'effet conjugué de la gravité et de l'imprégnation en eau. Le modelé des versants revêt l'aspect d'une suite de larges coulées terminées par un bourrelet au profil arrondi plus ou moins convexe. La proximité du substratum rocheux, qui affleure parfois, explique que la solifluxion puisse jouer. Le phénomène est bien visible dans les clairières qui s'étendent au nord de Bouloungui, entre le Kouilou et la Loubomo, et dont il est permis de prendre une vue d'ensemble depuis le sommet du Mont Manengué. Mais il se remarque bien plus encore sur le versant oriental du Mayombe, où la forêt a été largement défrichée. Le glissement vers l'aval se fait ici beaucoup plus par décollement sur de faibles surfaces, et n'intéresse chaque fois que quelques mètres cubes de sol. Comme il se produit tout le long des pentes, nombre de versants sont façonnés du haut en bas par des centaines de loupes de glissements que dominent leurs niches de décollement. Des arbustes sont entraînés, dont l'inclinaison révèle le déplacement.

A partir de ces déchirures vives du sol, l'érosion linéaire peut s'exercer plus aisément ; elles sont de place en place le point de départ de rigoles et de ravines presque rectilignes, dont certaines se rejoignent vers l'aval en constituant un collecteur plus important, sorte de chenal d'écoulement d'un appareil torrentiel. De loin, les collines paraissent cernées par des dizaines de banquettes horizontales rappelant les terrasses abandonnées des régions méditerranéennes. Il est vraisemblable que dans bien des cas, l'horizon d'accumulation qui se trouve à faible profondeur, et qui est constitué par une grande épaisseur de gravillons latéritiques, joue le rôle de substratum résistant sur lequel glisse la couche superficielle.

Au tracé longitudinal des rivières secondaires s'oppose le tracé transversal des fleuves côtiers : la Loémé (et surtout l'ensemble Loukoula-Loukénéné-Loémé), le Kouilou, la Noumbi, la Ngongo. Le cours supérieur de la Dola est également perpendiculaire au sens général du relief. Leur inadaptation est à peu près totale, sauf parfois dans un détail de parcours. Ils sont ainsi formés de tronçons successifs : gorges étroites semées de rapides dans la traversée des barres de roches dures (gorges de Sounda et Porte de Ngotou sur le Kouilou, Portes Romano sur la Loukénéné) (fig. 7 et 8), ou vallée évasée à fond tapissé d'alluvions, où le cours se calme et dessine des

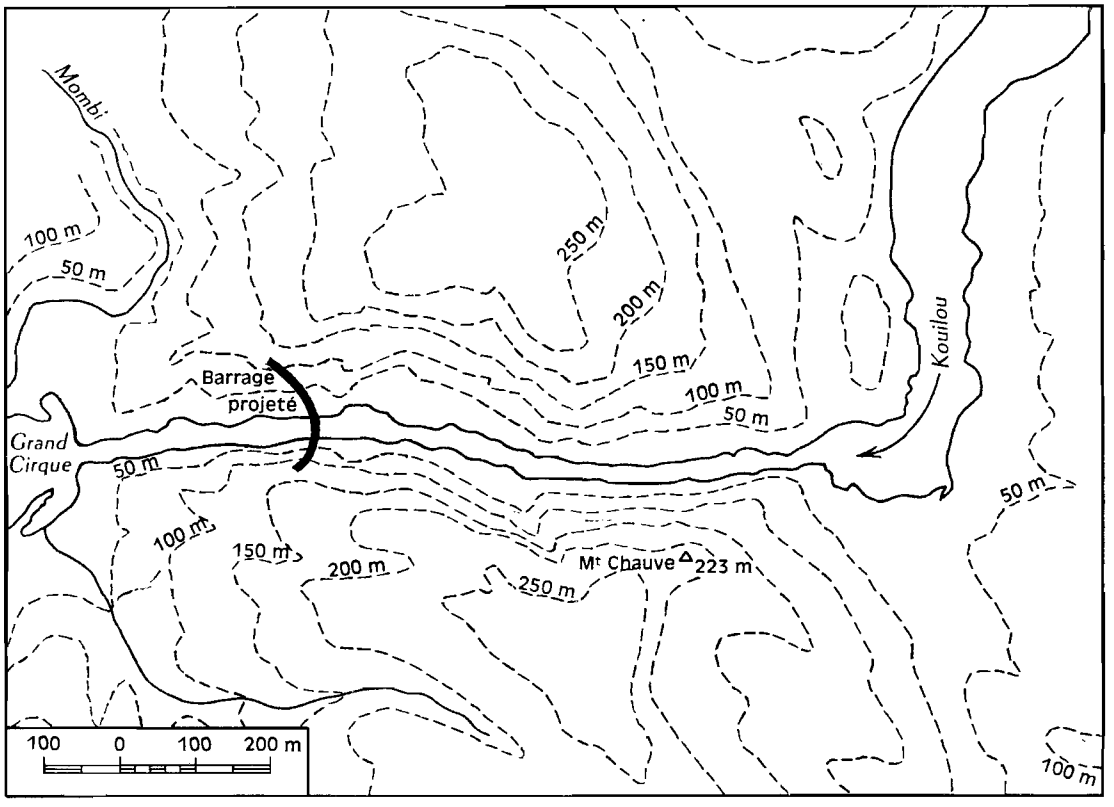


FIG. 7. — Les gorges de Sounda.

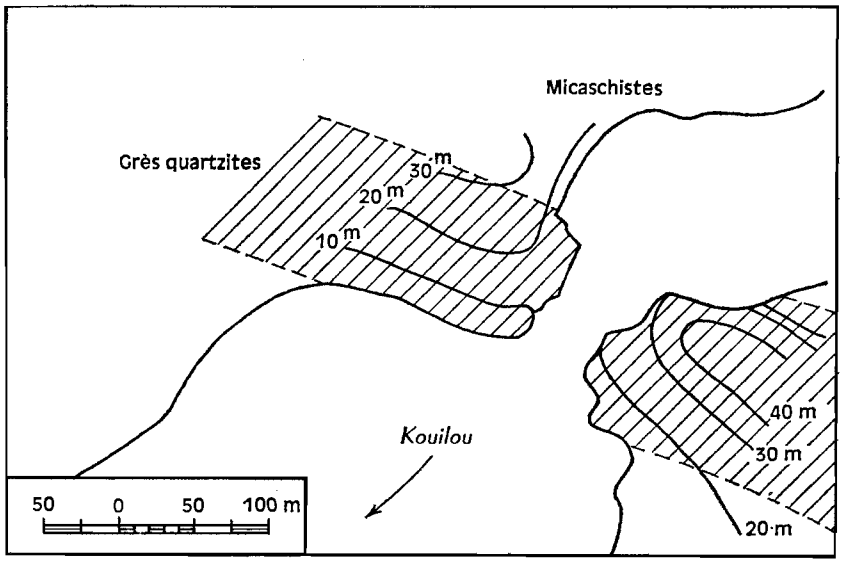


FIG. 8. — Les Portes de Ngotou, sur le Kouilou.

méandres, en attendant que soit scié l'obstacle qui fait barrage en aval. De toute évidence, ce n'est pas par érosion régressive que ces cours d'eau ont établi leur tracé ; sinon les captures réalisées se traduiraient par des changements incessants de direction (tracés « en baïonnette », de type

jurassien). Il est plus logique d'admettre que ces fleuves côtiers s'étaient établis antérieurement au dernier soulèvement, sur une surface légèrement inclinée vers l'Océan, et qu'ils ont eu assez de puissance érosive pour s'enfoncer sur place, alors que leurs affluents, plus faibles, devaient s'adapter peu à peu.

A ce propos, se pose le problème du Kouilou-Niari : le Niari coulait-il autrefois en direction de la Nyanga, et le Kouilou l'a-t-il capturé par érosion régressive ? Nous ne le pensons pas, car si le Kouilou a d'abord été un fleuve côtier placé dans les mêmes conditions que la Loémé ou la Noumbi, et jouissant donc d'une alimentation en eau identique, on voit mal pourquoi il aurait été le seul à réaliser la percée complète de la chaîne montagneuse. Au demeurant, si les deux cours d'eau avaient été à l'origine indépendants, c'est plutôt le Niari, fleuve puissant et travaillant dans des conditions bien moins difficiles, aidé d'ailleurs dans son œuvre par l'érosion karstique[1] qui aurait détourné le Kouilou supérieur, grâce à un affluent de gauche reculant sa source dans les flancs du Mayombe. Il est plus que probable que le Kouilou-Niari est, comme les autres, antérieur au soulèvement, et qu'il s'est taillé un chemin à travers les diverses couches au fur et à mesure qu'elles affleuraient dans son lit.

La partie occidentale du Mayombe ne présente ni le même relief ordonné, ni la même disposition régulière des cours d'eau. On décèle encore, dans le tracé des rivières, une composante SE-NW qui prédomine dans de très nombreux cas, mais sur des tronçons de cours, et non plus sur des rivières tout entières. Une succession rapide de faciès alternativement durs et tendres, des irrégularités dans le plissement provoquées par la mise en place de massifs granitiques ou d'intrusions doléritiques, et enfin une érosion peut-être plus active des cours d'eau (moins éloignés de leur niveau de base), ont donné naissance à un relief cloisonné où des chaînons courts et trapus, quoique vigoureux, alternent avec des bassins larges et arrondis, ou des dépressions sinueuses, séparées par des seuils. La dissymétrie entre les versants, provoquée par le redressement des couches, est fréquente. Il est impossible de suivre ici des lignes de crêtes continues sur une grande distance ; elles sont particulièrement accidentées : celle du Mont Kanda varie entre 190 et 437 m sur une vingtaine de kilomètres. La présence de sédiments marins crétacés, reposant en discordance sur une structure qu'ils ont fossilisée et que l'érosion fait maintenant réapparaître, complique encore le relief ; le long de la rivière Mbamba, affluent de droite de la Ntombo, les grès conglomératiques monteraient jusqu'à 427 m d'altitude[2]. Partout, les rivières franchissent par des rapides et des chutes les bancs de grès durs et les quartzites.

Le contact avec le bassin de Pointe-Noire n'est pas marqué avec régularité dans la topographie. D'une part, l'altitude moyenne de la chaîne va en s'abaissant du nord-est au sud-ouest, et les derniers chaînons s'élèvent entre 250 et 350 m ; d'autre part, l'imbrication du Précambrien et du Crétacé, sur le terrain, multiplie les passages de l'un à l'autre, tandis que la forêt recouvre uniformément les diverses formations. Du sud-ouest, on aperçoit donc tantôt une succession de chaînons boisés s'échelonnant sur plusieurs plans, et dont la hauteur croît avec l'éloignement sans écarts brusques, tantôt au contraire une série de sommets qui dominent nettement les collines et les bas plateaux de la zone sédimentaire : massif du Mont Kanda, au sud, Monts Kouboula, au nord. Ceux-ci, vus du lac Conkouati, donnent même une impression presque majestueuse, en dépit de leur altitude très moyenne (450 m environ), et de leur topographie de plateau incliné. Mais il s'agit d'un synclinal perché de roches quartzitiques, dont les versants externes sont très raides.

En l'absence complète de cartes topographiques, il n'est pas possible de pousser plus loin l'analyse des paysages et d'étudier les liens entre le relief et la structure, sauf en quelques points où les formes, observées sur le terrain, ont un aspect familier. Mais la nature même de ce relief, de type appalachien, ne peut que multiplier, là où il est encore impossible de se rendre, les particularités morphologiques dont certaines ont été signalées : combes, synclinaux perchés, crêtes se refermant en boucle et annonçant des terminaisons périclinales de plis, cours surimposés au fond

1. La dépression du Niari est semée de dolines et de hums.

2. CHOCHINE, *Étude géologique et prospection de la bordure occidentale du Mayombe, du Kouilou à la Loémé. Rapport du Service des Mines de l'A.E.F.*, 1945. Archives.

de gorges profondes, captures de rivières, etc. Ainsi, bien que l'altitude soit partout inférieure à 1 000 m, et le plus souvent à 600 m, le Mayombe est caractérisé par des formes heurtées, des dénivellations importantes et brutales, un aspect austère que renforce la forêt humide presque partout présente. C'est le domaine des pistes difficiles qui serpentent entre les fûts des grands arbres, s'accrochant à mi-pente dans les vallées étroites du fond desquelles s'élève le tumulte des rapides ; domaine de la marche lente dans un paysage sans horizon, vers la prochaine crête ou le prochain ravin. Pour le voyageur, même familier, qui le franchit, l'impression est moins d'hostilité que d'écrasante monotonie, renforcée par la rareté des établissements humains ; et c'est avec soulagement qu'il descend dans les savanes du Niari, ou qu'il débouche sur le pays Vili.

La topographie du bassin sédimentaire est beaucoup plus calme. Elle comprend trois éléments principaux : des collines, des plateaux et de grandes vallées ; localement, une plaine littorale s'étend sur quelques kilomètres de profondeur. L'altitude est généralement inférieure à 150 m, et elle n'atteint nulle part 200 m. La zone des collines est au nord-est, au pied du massif montagneux, et sa localisation est en liaison avec le réseau hydrographique dense et bien alimenté qui se forme dans le Mayombe. Ses mailles enserrent des mamelons aux sommets adoucis, aux longues pentes presque rectilignes, et qui aboutissent à des vallées souvent marécageuses. Les plateaux se trouvent plutôt au sud-ouest, entre les cours inférieurs des rivières : ainsi le plateau de Hinda, sur la rive droite de la Loémé, le plateau de Kayes, au nord du Kouilou, et celui de Tinkoussou, entre la Noumbi et les lacs de Conkouati. Ils doivent leur conservation à la perméabilité des sables pliocènes, où les rivières ont beaucoup plus de difficultés à s'établir ou à se maintenir. Ils n'ont cependant pas un aspect massif, car ils sont attaqués par érosion régressive, mais plutôt un dessin en feuilles de chêne, dont les lobes s'allongent entre les talwegs principaux. La surface est mollement ondulée, se courbant en longues et larges dépressions qui prolongent vers l'amont le cours supérieur des rivières. L'absence d'écoulement superficiel fait penser à un soutirage des matériaux par dissolution. L'existence de cette forme d'érosion de type karstique est possible, car les dépressions fermées ne sont pas rares. Les unes sont sèches, et le fond plat de ces grands entonnoirs est tapissé par une végétation plus verte pendant la saison sèche, et plus drue pendant la saison des pluies ; d'autres, peu accentuées, sont marécageuses ; d'autres enfin, jouissant d'une imperméabilité superficielle, abritent de petits lacs arrondis.

Mais les formes de relief les plus fréquentes sur les plateaux sont les rigoles d'érosion, et les vallées sèches. Celles-ci constituent souvent le cours supérieur d'une rivière ; elles s'ouvrent assez brutalement en aval et dans l'axe d'une large dépression ; leur profil transversal comporte deux versants convexes et un fond plat avec quelques irrégularités. Le tracé longitudinal est sinueux, comme celui d'un cours d'eau pérenne, et l'on voit des « affluents » qui rejoignent le « tronc » principal. Le sol est partout tapissé d'herbes, comme dans la savane environnante, et des arbustes buissonnants y poussent. Il ne semble pas que l'eau parcourt encore ces talwegs, sinon accidentellement : on n'y voit aucun lit mineur, ni aucune trace d'érosion récente[1].

Presque toutes les petites rivières côtières et leurs affluents se prolongent ainsi en amont par un cours fossile, qui se déroule sur plusieurs centaines de mètres, parfois davantage, et qui témoigne d'un enfoncement progressif de la nappe phréatique. Quant aux rigoles d'érosion, elles prennent naissance sur une ligne d'inflexion de pente. On les trouve donc presque toutes sur les versants des vallées et sur le rebord extérieur des plateaux. Il s'agit de petits ravins rectilignes dont la longueur dépasse rarement 250 à 300 m, mais ne mesure le plus souvent que quelques dizaines de mètres, et qui s'allongent parfois très près les uns à côté des autres (tous les 10 à 20 m). Leur profondeur est de 2 à 3 m au plus dans la partie médiane, et ils se raccordent au versant soit à mi-hauteur, soit vers le bas. Le profil transversal est identique à celui des vallées sèches :

1. Dans une de ces vallées, située à proximité de la piste de Kayes à Conkouati, nous avons constaté le phénomène suivant : à la suite d'un gros orage, l'eau a ruisselé fortement sur la piste, et, débordant sur les bas-côtés, a gagné la tête du vallon, situé à quelques mètres ; elle y est tombée en cascade, arrachant les herbes et le sol, et faisant reculer le versant de 2 à 3 m. Mais ce flot très chargé en débris solides n'a pu parcourir plus de 20 m dans le fond du talweg, malgré une assez forte pente longitudinale. Le sable s'est déposé, faisant disparaître le tapis végétal, et l'infiltration a tari presque aussitôt ce torrent en miniature, dont le comportement était celui d'un véritable oued saharien.

le fond est presque plat entre deux pentes fortement inclinées ; il rappelle une auge. En vue aérienne, ces ravins apparaissent comme autant d'arêtes disposées de part et d'autre d'une épine dorsale.

On pourrait penser qu'il s'agit de collecteurs des eaux de ruissellement, fonctionnant seulement au moment des orages, et résultant de l'inorganisation de l'écoulement. Cependant, leur examen montre que très rares sont ceux qui connaissent un écoulement temporaire, car on en trouve peu de traces. Au contraire, alors que leur creusement a dû être violent si l'on considère leur pente longitudinale, avec destruction de la végétation, ils sont aujourd'hui des lieux privilégiés de colonisation forestière. Au milieu d'une savane totalement nue, ils forment des coulées de végétation arborée. Dans un premier stade, arbustes et buissons occupent la rigole, paraissant progresser d'aval en amont, puis débordent sur les interfluves, et finissent par rejoindre la coulée voisine. Ainsi se développe un petit bois de forme caractéristique, ayant pour axe une vallée, et pour limites approximatives celles du bassin versant[1]. S'agit-il alors de formes héritées, élaborées au cours d'une période plus humide ? Mais il est difficile d'admettre qu'elles puissent garder longtemps leur fraîcheur, et surtout que tous les stades du reboisement soient représentés côte à côte.

Il existe peut-être une autre explication. Les rivières aboutissant à la côte se sont enfoncées dans les sables pliocènes d'autant plus vite que le matériau rocheux était plus tendre ; l'érosion verticale l'a emporté de beaucoup sur l'érosion latérale, et les versants des vallées ont atteint généralement des pentes fortes ; le sol est protégé par la forêt tant que celle-ci n'est pas défrichée, mais après sa destruction, elle est remplacée par une savane pauvre ne couvrant que très mal le sol. En raison de la nature des précipitations qui se produisent sous forme d'averses violentes déversant souvent plusieurs dizaines de millimètres d'eau en moins d'une heure, le ruissellement sur les pentes est abondant. Les filets d'eau nés dans la partie supérieure acquièrent en se réunissant une puissance d'érosion qui leur permet de creuser un sillon ; d'averse en averse, celui-ci s'approfondit, et s'allonge vers le haut en reculant son point de « départ ». Son talweg s'établit selon une pente moins accentuée que celle du versant où il est creusé, et atteint un profil d'équilibre qui est fonction de la faible quantité d'eau collectée, de la cohésion du sol, de la résistance opposée par la végétation naissante. Le petit ravin est alors colonisé entièrement par l'herbe, puis par les arbustes et les arbres : il est devenu une forme fossile, après avoir eu une « vie » assez courte[2].

C'est dans la même région, où abondent vallées sèches et rigoles d'érosion, que se situent les cirques qui ont donné leur nom à l'étage géologique où ils se sont développés. Les plus grands et les plus spectaculaires s'ouvrent entre Loango et Tchissanga, face à l'océan Atlantique, mais il en est d'autres plus au nord, jusqu'au-delà de Conkouati et le long du littoral gabonais. Un certain nombre de cirques existent en outre dans l'intérieur. Ce sont de vastes amphithéâtres dont le diamètre peut atteindre 2 km (cirque Poumpi, connu sous le nom de « Gorges de Diosso »), et qui sont constitués par la coalescence et le recoupement d'amphithéâtres plus petits. La dénivellation, variable selon les cas, est de l'ordre de 80 à 100 m. Le rebord supérieur est à angle droit, et les parois sont très raides, mais les niveaux indurés ou les lits de graviers apparaissent comme autant de minces corniches, qui font saillies sur toute la périphérie et multiplient les ressauts. Des parois, partent en direction du centre de longues crêtes, à la fois hautes et étroites, dont la ligne de faîte est accidentée de clochetons, de cheminées de fées, et d'indentations diverses ; des pyramides et des pitons isolés se dressent au-dessus du fond où serpentent les lits de ruisselets souvent asséchés, encombrés par les bancs de sable et de gravier. L'ensemble est teinté de couleurs vives, ocres, rouges, violacées, qui contrastent avec le vert sombre de la végétation arborée envahissant le cirque.

1. Cette forme de reboisement naturel des savanes est une indication précieuse ; la protection assurée par l'encaissement contre les feux de brousse, une humidité plus forte du sol, permettent à la végétation arborée d'être conquérante. Le climax est indiscutablement forestier, et les savanes ne sont sûrement pas originelles.

2. Cette étude n'étant pas orientée vers la morphologie, nous livrons simplement cette hypothèse à la discussion des spécialistes. La vérification demanderait une enquête systématique de versants, avec mesure des pentes (pentes des versants et du talweg des rigoles) là où le phénomène apparaît et là où il n'apparaît pas, dans des terrains identiques. On verrait peut-être alors qu'il existe un seuil au-dessous duquel il ne peut se développer.

La formation de ces amphithéâtres est à la fois fluviale et pluviale. Les sources nées de la nappe phréatique située à la base de la Série des Cirques affouillent le pied des parois, et provoquent des éboulements ; lorsque les matériaux sont évacués, le travail reprend, et le recul tend à élargir le cirque dans toutes les directions, mais plus ou moins vite selon l'abondance du débit à la base. Les niveaux latéritisés et les horizons d'accumulation (gravillons ou galets) jouent le rôle d'une armature dans la masse des sables, et lui donnent une cohésion qui autorise une pente très forte sur la tranche des couches. Mais la pluie intervient aussi. Lorsque la partie supérieure des parois est imbibée d'eau, elle se décolle brutalement et glisse vers le bas, formant de longues coulées boueuses qui s'observent sur toute la périphérie. Le recul s'opère donc à la fois par le pied et par le sommet des pentes. Mais peut-il se poursuivre longtemps ? On constate en effet que tous les cirques sont occupés par une forêt qui progresse rapidement vers l'amont ; dans le fond, elle ne laisse plus émerger que les crêtes les plus vives ou les pitons les plus hauts ; des buissons s'accro-

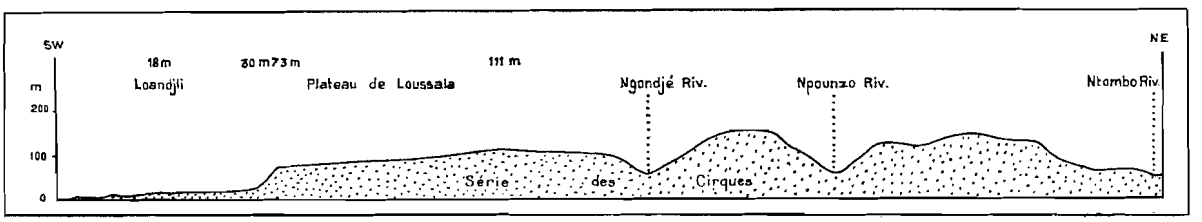


FIG. 9. — Coupe topographique de la région côtière du Congo, au nord de Pointe-Noire. (Éch. : 1/200 000.)

chent au flanc de parois verticales et jusque sur les arêtes en lame de couteau. Sur le pourtour, la végétation s'allonge dans les moindres sillons, et gagne en direction du rebord supérieur. Elle y parvient en maints endroits, et prend racine à la surface du plateau. Il existe ainsi deux catégories de cirques : ceux dont les parois sont encore vives, où l'érosion latérale est active et dont le recul est sensible en une décennie ; et ceux que la forêt a totalement envahis, où le sol nu n'apparaît plus nulle part, et qui sont morts. Ce sont les deux phases d'une évolution au cours de laquelle le développement de la végétation prend de vitesse les progrès de l'érosion ; le processus n'est pas exceptionnel : c'est ainsi que se « figent » beaucoup de lavakas dans la région de Boko (Pool).

De Loango à la vallée du Kouilou, ainsi qu'au nord de la Noumbi, la région des plateaux se termine à proximité de la côte, sinon sur le rivage lui-même, par un talus de 60 à 100 m de commandement, au pied duquel se trouve la plage. Ailleurs, ce talus est séparé de l'Océan par une plaine littorale de quelques centaines de mètres mais qui atteint 6 km entre Pointe-Noire et la frontière du Cabinda (fig. 9). Le dessin en est presque parfaitement rectiligne, et évoque la présence d'un accident tectonique. Mais s'il y a eu cassure, elle ne peut être prouvée, car le même étage affleure de part et d'autre de la faille. La direction est mayombienne (SE-NW) ; le talus est échancré profondément par des cours d'eau et des vallées sèches au profil transversal très vigoureux. Au sud-est de Loango il a dû se trouver autrefois, comme ailleurs encore aujourd'hui, très près de la côte, et ce sont les apports d'alluvions fluvio-marines qui, en construisant la plaine, ont fait avancer peu à peu le rivage vers le sud-ouest, enfermant derrière les cordons sableux successifs les zones marécageuses et le lac Cayo.

Le bassin sédimentaire est enfin caractérisé par les vallées des grands cours d'eau, dont la principale est celle du Kouilou. Orientée NE-SW, elle se dirige presque en droite ligne vers la côte. La pente longitudinale du fleuve est très faible, de l'ordre de 3 à 4 cm par kilomètre. Il coule entre deux bourrelets de berges discontinus, et son cours se divise par endroits en bras qui enserrent des îles allongées, en forme d'amandes. Au-delà des rives, s'étend un lit majeur de plusieurs kilomètres, qui s'épanouit en marécages interminables (marais de la Ntombo : 35 000 ha au moins) qui remontent le long des affluents, et disparaissent sous une nappe continue de papyrus. Les plateaux encadrants s'y achèvent en grands lobes convexes dont les versants plongent sous la zone alluviale. Sur la rive droite du Kouilou se trouve une série de grands lacs aux formes tour-

Ph. 5. — *La bordure occidentale du plateau, entre la Noumbi et la Conkouati* (photo I.G.N.).

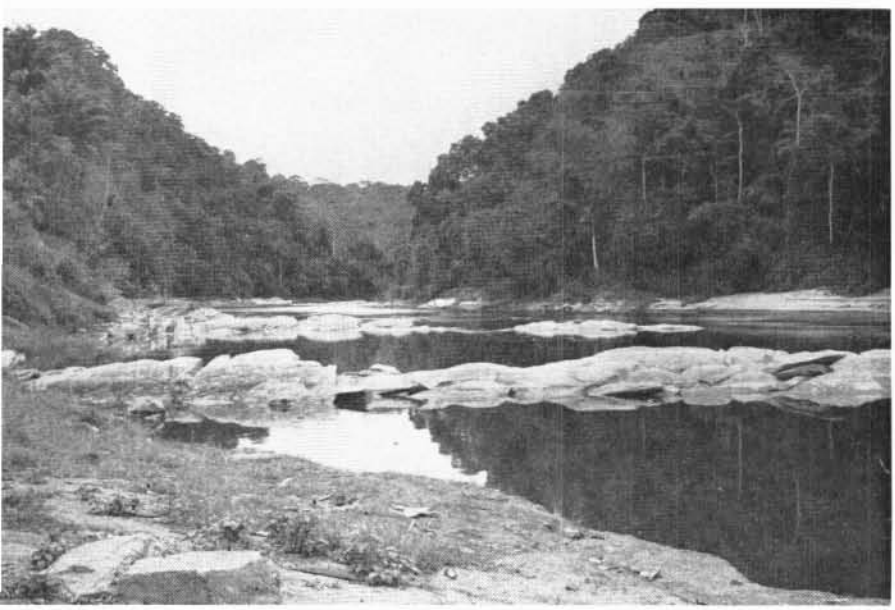
Opposition entre une étroite plaine littorale d'origine marine (cordons sableux successifs) et le plateau savanisé dont le rebord est échancré par des cirques. Les versants des vallées sont criblés de ravineaux parallèles, à tous les stades du reboisement.

Ph. 6. — *La côte congolaise à Djéno.*

Apparition en surface des terrains crétacés dont les bancs calcaires donnent une côte rocheuse de 3 à 4 m de hauteur.

Ph. 7. — *Le lit de la Loukénéné, entre Girard et Les Saras.*

Blocs énormes et troncs enchevêtrés entre lesquels bouillonne le torrent.



Ph. 8. — *Le Kouilou en période de basses eaux, à Kakamoèka.*

Les bancs rocheux qui barrent le lit rendent pratiquement impossible la navigation entre Kakamoèka et Sounda. Ce sont les racines de couches redressées presque à la verticale.

mentées : le lac Dinga, le lac Nanga et le lac Kobambi[1]. L'eau du lac Nanga est légèrement saumâtre, car il est partiellement alimenté par des sources salées. Ils reçoivent tous trois un grand nombre de tributaires, dont la Dola et la Loundji qui les comblent peu à peu. C'est en fait le dépôt massif des alluvions du Kouilou qui a rempli le cours inférieur des affluents, et provoqué un ennoiement partiel ; il s'agit donc de lacs de barrage alluvial. Leur profondeur est d'ailleurs faible, et les pêcheurs plantent des perches dans le fond pour attacher leurs filets. Beaucoup moins puissantes, la Loémé, la Noumbi, coulent aussi sur une zone remblayée qui constitue leur lit majeur. Celui de la Loémé mesure de 2 à 4 km de largeur ; une galerie forestière inondée, mais surtout une vaste papyraie, en occupent la majeure partie.

B. LE DOMAINE MARITIME

Le contact entre la terre ferme et l'océan Atlantique se produit tout au long d'une côte mesurant quelque 180 km de longueur. L'action des vagues et des courants marins, tantôt destructrice et tantôt constructive, a provoqué une régularisation du littoral, où dominent les formes d'accumulation, et dont les grandes lignes restent commandées par la structure continentale.

Mais si ce rôle de l'Océan est le plus facile à constater, les influences maritimes se font sentir également à travers les modifications du régime des eaux ; température et salinité varient au cours de l'année. Ces changements ont, sur la répartition et les déplacements de la faune marine, des conséquences dont on commence à mesurer l'ampleur. Leur étude a déjà pu orienter certaines activités économiques, et contribuera à faciliter encore la tâche des hommes.

1. La côte congolaise.

La côte congolaise est, d'une frontière à l'autre, orientée avec la plus grande régularité selon la direction SE-NW. Elle se compose d'une série de sections disposées en coulisse, et dont chacune est légèrement décalée vers l'est par rapport à celle qui se trouve au sud. La première s'étend sur 22 km, de l'exutoire du lac Massabi, au Cabinda, jusqu'à la Pointe Mvassa parfois appelée « fausse Pointe-Noire ». Elle est presque partout très basse, sableuse, avec une plage en pente douce. Cependant, à la hauteur de Djéno, et à Pointe Mvassa, un léger bombement structural relève les couches du Crétacé supérieur (Santonien) dont les calcaires gréseux ont été dégagés sur leur tranche en grandes dalles horizontales épaisses d'une vingtaine de centimètres, entre lesquelles l'érosion marine a creusé de profondes fissures. Elles forment à la base de la plage une sorte de soubassement sur lequel, à marée basse, vient se briser la violence des rouleaux. Ces bancs rocheux donnent naissance localement à un abrupt de 2 à 3 m de hauteur, dont la partie supérieure est constituée par une formation sableuse assez compacte où pénètrent des traînées d'humus. Mais sauf en ces points particuliers où elle dessine d'ailleurs de légères indentations, la côte est constituée par un long cordon de sable, dont l'altitude ne dépasse guère 5 m, et qui a fait obstacle à l'écoulement des eaux du lac Cayo. L'émissaire du lac traverse une zone très marécageuse envahie presque entièrement par des papyrus, et se sépare ensuite en deux branches ; l'une, remontant vers le nord-ouest, se transforme en un petit lac allongé appelé lagune Malonda, de 100 à 300 m de large sur 6 km de long. L'autre branche se dirige vers le sud-est, et va se jeter dans l'émissaire du lac Massabi, connu également sous le nom de lagune de Tchissambo. Entre les rochers de Djéno et la Pointe Mvassa, l'altitude est un peu plus élevée ; en arrière de la côte s'étendent des croupes très allongées qui atteignent une hauteur de 10 m, mais entre lesquelles des dépressions sont encore occupées par des zones marécageuses : lagune Kotebitéva (qui a donné par déformation le nom de Côte Matève) et lagune de Mvassa.

De Pointe Mvassa à Pointe-Noire s'étend une deuxième section dont le décrochage hori-

1. La superficie de ces trois lacs est approximativement de 2 500 ha, le lac Nanga mesurant 1 700 ha à lui seul.

zontal, par rapport à la première, est d'environ 700 m. Elle mesure près de 11 km. Les portions de plage sableuse sont séparées par de petits affleurements rocheux que la présence de fossiles a permis de dater du Coniacien et du Turonien. La morphologie littorale comprend ici trois éléments distincts : une plage en pente assez forte dont la partie supérieure atteint la cote 3 m ; en arrière, une dépression allongée et discontinue, dont le fond est à 1,50 m ou 2 m ; puis, au-delà, une suite de dunes alignées dont l'altitude va décroissant du sud-est (15 m) au nord-ouest (10 m au Bois de Tivala, près de Pointe-Noire). Elles ont gêné l'écoulement des eaux du réseau de la Loya qui serpente et se perd dans de véritables marécages où demeurent des lambeaux de mangrove, avant de s'ouvrir un passage jusqu'au rivage. Les vagues les plus fortes remontent d'ailleurs le très faible courant, modifient le tracé du cours inférieur, et édifient même une sorte de digue naturelle derrière laquelle se forme une retenue qui se vide partiellement pendant les basses mers. La forme originelle du cap a disparu depuis la construction du port, et les escarpements gréseux qui le bordaient au nord ont longtemps été exploités par les Travaux Publics. C'est là que se produisaient des suintements d'hydrocarbures qui ont attiré l'attention sur les ressources pétrolières locales.

La troisième section de côte va de Pointe-Noire à Pointe-Indienne, en dessinant une courbe en S très allongé, dont la longueur est de 16 à 18 km, et qui enveloppe la baie. On y retrouve une étroite plage qui, par endroits, n'a pas plus de quelques mètres, et se trouve dominée par un petit escarpement de 2 m de hauteur (sud de la Songolo). Mais en général, elle n'est que la pente extérieure d'un cordon côtier isolant de l'Océan des zones marécageuses : lagune Tchikobo, à Pointe-Noire même, basse Songolo, cours inférieur de la Rivière Rouge. Les cours d'eau sont obligés de suivre une direction parallèle à la côte pendant plus ou moins longtemps avant de la rejoindre. C'est à Pointe-Indienne seulement qu'apparaissent à nouveau les bancs de roches ; mais ils ne donnent pas de talus, car la partie supérieure de l'horizon émerge à peine, et se trouve alternativement couverte et découverte par les marées. Il ne fait cependant aucun doute que l'ensemble de la lourde péninsule de Pointe-Indienne est due à un bombement structural relevant le niveau général des couches, et que les forages pétroliers ont d'ailleurs permis de mettre en évidence jusqu'à plus de 1 500 m de profondeur.

Au nord de Pointe-Indienne, la quatrième section de côte est beaucoup plus importante, puisqu'elle se poursuit jusqu'à Pointe Kounda, sur 65 km. Le décrochement, par rapport à la précédente, est accentué : il atteint 1 km, ce qui donne à la baie de Loango une ampleur beaucoup plus grande qu'à celle de Pointe-Noire. Mais la morphologie littorale est ici différente. Le colmatage du fond de la baie s'est traduit par la formation d'une flèche complexe, au dessin sinueux et changeant, qui a fini par isoler une partie de l'Océan. Celle-ci ne communique avec le large que par un grau où le courant se renverse avec le flux et le reflux. Dans la lagune ainsi délimitée, les dépôts de vase sont abondants et la profondeur est faible : elle est en grande partie asséchée à marée basse. La plage reste cependant très étroite, et elle se termine vers le haut par un léger ressaut qui permet d'accéder à une plate-forme située à 3 ou 4 m d'altitude. Mais à partir de l'ancien débarcadère de Loango, au droit du premier poste administratif fondé par la France, le rivage se trouve dominé par une colline de 66 m d'altitude, puis par un plateau de plus de 100 m, dont le rebord a été profondément échancré par l'érosion en cirques. Les cours d'eau qui prennent naissance au fond de ces cirques ont étalé leurs alluvions sableuses et argileuses en larges flats parfois marécageux, mais des lanières étroites de hautes terres arrivent jusqu'à la côte. Celle-ci est donc tantôt basse, en face de l'ouverture béante des échancrures d'érosion, tantôt dominée par un versant très raide de 60 à 70 m de hauteur totale. Au-delà du cirque Poumpi, le pied du talus se trouve cependant rejeté à 500 m au moins à l'intérieur des terres, par une banquette de dépôts fluvio-marins que les vagues et les courants ont construit peu à peu.

A partir de Tchissanga, où s'ouvre un dernier cirque, on se trouve face à la grande vallée alluviale du Kouilou. Jusqu'à Pointe-Kounda, le littoral est constitué par d'anciens cordons sableux parallèles, et dont la topographie est celle d'une sucession de rides soulignées par la végétation. Sur la partie haute, un bush serré pousse sur un sol de sable très blanc, éblouissant même sous le soleil ; dans les zones basses intercalaires, plus humides, où parfois l'eau affleure, règne plutôt une savane buissonnante, plus maigre dans celles qui sont proches du rivage que dans les

autres, où un sol véritable a eu le temps de se constituer. L'Océan est en train d'édifier un nouveau cordon littoral que colonise seulement une végétation herbacée traçante, et sur lequel se trouvent, à demi enfouies, des centaines de billes de bois provenant de radeaux disloqués, et que les vagues ont rejetées. La plage en pente douce se termine en amont par une légère échancrure qui provient de l'action des vagues à marée haute (fig. 10).

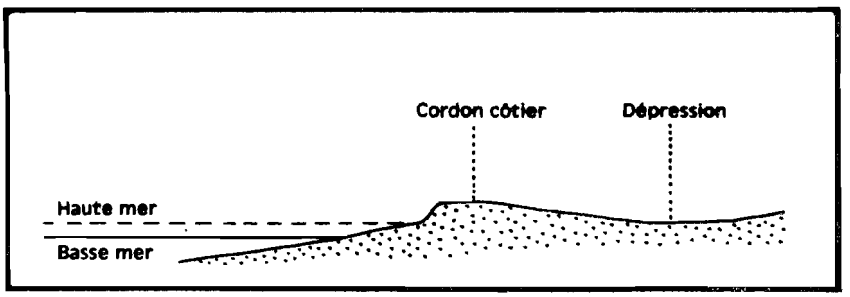


FIG. 10. — Croquis schématique de la côte congolaise, au nord du Kouilou.

Le rivage actuel est-il le résultat d'un ennoyage ou d'une émersion ? La première hypothèse paraît la mieux adaptée à la situation contemporaine qui témoigne d'un alluvionnement marin actif, et dont les effets se traduisent par le barrage des estuaires fluviaux, la formation de lagunes et de marécages littoraux, etc. Cependant, elle est infirmée par la présence d'une plage soulevée parfaitement visible à Kounda, à Bas-Kouilou, et dans la péninsule de Pointe-Indienne. C'est dans la vallée du Kouilou qu'elle est la plus nette, et surtout la mieux observable. Au sud de l'estuaire, à environ 700 m de la côte actuelle, se place un talus en pente forte de 2,50 m à 3 m de dénivellation, et qui apparaît d'autant mieux qu'il est souligné par des buissons et des arbustes, alors que de part et d'autre s'étend la savane. Le tracé en est presque parfaitement rectiligne, et épouse la même direction générale que le littoral et les cordons sableux anciens. Il se suit à cet endroit pendant au moins 8 km, et ne s'interrompt qu'en arrivant au contact du plateau. Il est formé d'un sable gris ou blanc, mêlé à une forte proportion d'argile qui lui donne une bonne imperméabilité, car ce talus constitue le rebord d'une grande plaine alluviale extrêmement humide où l'eau stagne en maints endroits, et où il suffit d'un coup de bêche pour la trouver, même en fin de saison sèche. Sur la rive sud du Kouilou et au nord du fleuve, la plage soulevée n'est plus repérable, car elle disparaît à l'intérieur d'une mangrove impénétrable.

La présence de cet accident topographique ainsi que les caractères généraux de la façade maritime (cours marécageux de tous les fleuves, existence des lacs du Kouilou, etc.) qui semblent contradictoires, ont amené le géologue Émélianoff à douter que la dernière phase ait consisté en un ennoyage général, même de faible ampleur. Dans un rapport inédit[1], il suppose qu'un relèvement du niveau de base a d'abord provoqué une invasion marine généralisée. Les cours d'eau se sont alors mis à alluvionner, emplissant leurs propres vallées d'une épaisse couche de dépôts, les plus importants édifiant même des bourrelets de berges, bien visibles le long du Kouilou ; dans un second temps, la côte se serait très légèrement soulevée, à une époque suffisamment récente pour que les formes héritées aient gardé une grande fraîcheur, tandis que l'Océan reprenait ensuite son travail de colmatage. Mais un contrôle de cette théorie sera possible seulement lorsque la carte topographique sera dressée avec précision, ce qui n'est pas encore le cas. On peut la tenir simplement pour vraisemblable.

L'estuaire du Kouilou présente une forme singulière ; l'importance de son débit n'a pas permis aux cordons sableux successifs de lui barrer le passage : ils ont été recoupés par le courant fluvial, et on les voit s'aligner de part et d'autre du fleuve dont le sens d'écoulement est perpendiculaire à la côte. Mais la flèche qui s'édifie actuellement, large de plusieurs dizaines de mètres

1. Archives du Service des Mines, Rapport de tournée, 1936.

à cet endroit et solidement accrochée à la rive méridionale de l'embouchure, a progressé vers le nord-ouest suffisamment loin pour que les eaux soient obligées de tourner à angle droit. Sur l'autre rive, des dépôts s'accumulent aussi, formant une sorte de digue qui s'avance obliquement dans l'Océan : l'estuaire est ainsi comme canalisé vers le large sur quelques centaines de mètres en direction du nord-ouest.

Sur les 45 km qui séparent Bas-Kouilou de Pointe Kounda, l'aspect de la côte reste partout le même : une plage assez large et en pente douce constitue le versant occidental d'un cordon sableux en arrière duquel se dessine une dépression humide. Cette zone est interrompue vers l'intérieur par une série de collines très arrondies dont l'altitude dépasse rarement 30 m, et qui résultent de la dissection du plateau par le réseau hydrographique permanent ou temporaire. Un grand nombre de très petits ruisseaux, dont le cours supérieur est asséché entre les averses, descendent de ces collines ; mais leur débit est insuffisant pour donner naissance à des étangs ou des lacs, sauf vers le Kouilou (lac Yombo). Pointe Kounda est un cap complexe formé en réalité de trois indentations : Pointe Kounda, simple inflexion du littoral, à peine marquée ; Pointe Tchitembo, plus vigoureuse, et Pointe Lékondé, la plus septentrionale (fig. 11). Comme leurs homologues du sud, elles marquent encore un décrochement de la ligne de côte, qui commence dans la baie de la Noumbi, et dont l'ampleur est de 4 km. Le Kouilou est sans doute trop éloigné vers le sud-ouest pour que ses alluvions parviennent jusque-là : la plus grande partie se dépose avant ; aussi la courbe du rivage est-elle moins régulière ici qu'à Pointe-Noire ou à Loango.

Avec l'estuaire de la Noumbi, commence la dernière section du rivage dont les 55 km s'achèvent en territoire gabonais, à Pointe Tchibobo et Banda-Pointe (ou Pointe Longo), dont la disposition rappelle presque exactement celle des trois caps de Kounda. Comme celui du Kouilou, le cours inférieur de la Noumbi a été détourné en direction du nord-ouest par une flèche de 3 km de longueur qui ne laisse, entre son extrémité et la côte, qu'un passage de 50 m. C'est face à ce débouché que se situait l'ancien chef-lieu du district, Madingo. Au nord-ouest du poste, la rive se relève fortement jusqu'à une soixantaine de mètres tout en dessinant des indentations arrondies. Une plage, très étroite, ourle le pied des versants ; à marée haute, elle est recouverte, et les vagues viennent battre la base d'un abrupt dont l'à-pic est par endroits de 45 m : ce sont les « falaises de Tindjili », qui correspondent à une avancée du plateau vers l'Océan dont l'action de sape a fait reculer le rebord.

Cependant, ces collines s'éloignent vers l'intérieur aux approches de la grande dépression de la Conkouati. Celle-ci constitue un complexe fluvio-lacustre dont les étendues d'eau dormante reliées par des tronçons de rivières s'insinuent entre les hauteurs ; mais la profondeur en est faible, comme en témoignent les îles plates et surtout les zones herbeuses qui les parsèment. L'émissaire qui en sort coule à travers une forêt dense en partie inondée, et dessine également une inflexion vers le nord-ouest derrière une flèche de sable ; il mesure une soixantaine de mètres de largeur au débouché sur l'Océan. Mais de là à la Pointe Tchibobo, l'absence complète de cartes, de couverture photographique aérienne et même de voies d'accès ne permet pas de donner une description de la morphologie côtière. Il faut encore s'en tenir à ce qu'en a écrit Pobeguin en 1890-1891, lorsqu'il a dressé son atlas du littoral. Selon lui, à une courte section rocheuse comprenant encore quelques falaises semblables à celles de Tindjili et baignées par la mer, succède une section de côte basse, bordant une zone déprimée de 100 à 800 m de large, selon la proximité des collines qui la limitent vers l'intérieur. Elle est séparée de l'océan Atlantique par un cordon de sable donnant une plage en pente douce. Mais les nombreux cours d'eau s'étalent en autant de lagunes très digitées : lagune Mékoundji, lagune Tchidouka, lagune Niabessa, lagune Mbia.

Le terme de « barre » est couramment employé pour désigner l'agitation violente qui se produit tout le long des côtes congolaises, et elle est invoquée pour expliquer les difficultés rencontrées lorsqu'on veut y prendre pied. Cette interprétation nous semble quelque peu abusive, et le mot lui-même assez inadéquat. Que se passe-t-il en réalité ? La houle, dont la direction générale est SW-NE, se produit toute l'année, avec une intensité maxima pendant la saison fraîche. Elle arrive à la côte sous un angle peu accentué. Mais en abordant les hauts fonds qui précèdent le littoral, un phénomène classique entraîne le freinage des couches d'eau inférieures ; la crête

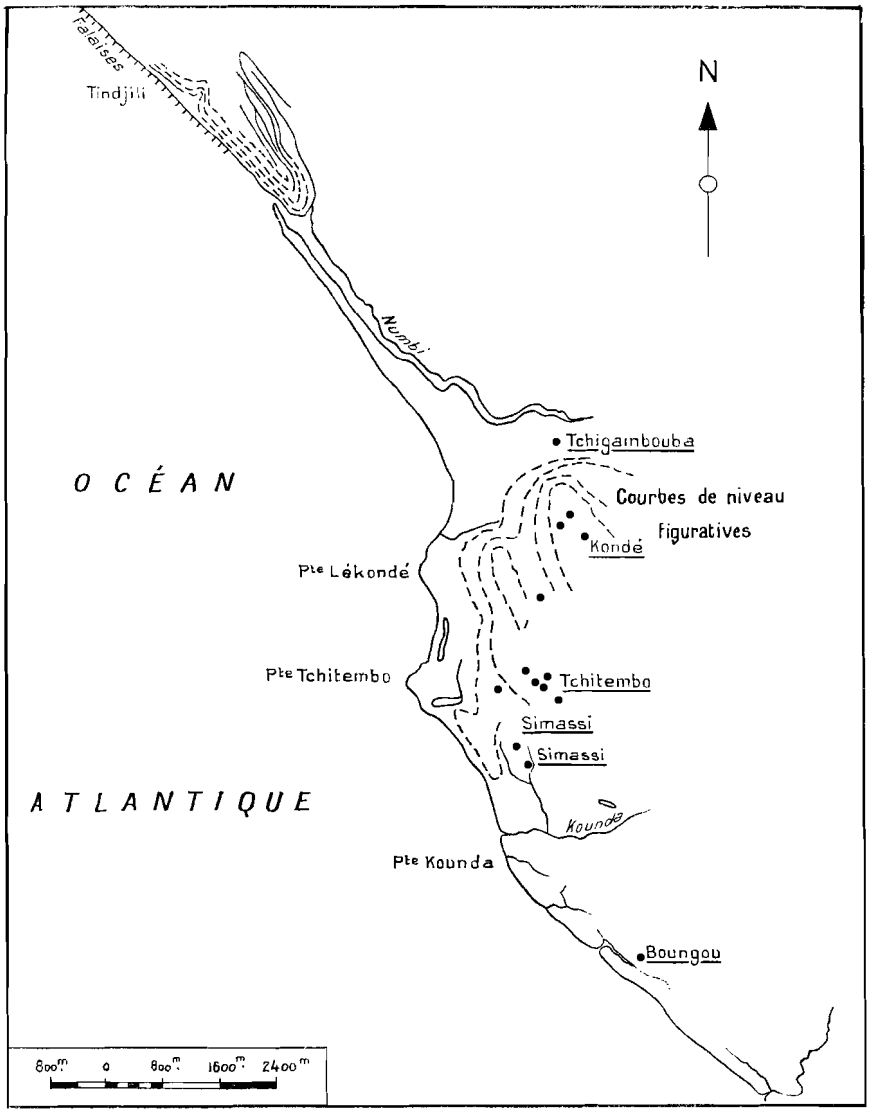


FIG. 11. — Type de côte à pointes rocheuses (d'après Pobeguin, 1891).

de chaque vague commence à se trouver en déséquilibre, prend de la hauteur, se frange d'écume, et finit par s'abattre vers l'avant avec fracas, en se transformant en rouleau qui déferle sur la plage. La présence en quelques points de la côte de bancs de roches subhorizontaux, provoque des jaillissements d'eau impressionnants. La distance sur laquelle peut se produire le déferlement n'excède pas quelques dizaines de mètres, et ce sont normalement deux ou trois rouleaux qui apparaissent les uns derrière les autres, exceptionnellement quatre : la côte des Landes offre exactement le même spectacle. Le grondement perpétuel est sans doute impressionnant, mais ce ressac est plus spectaculaire que dangereux, et les pêcheurs d'huîtres n'hésitent pas à se lancer à travers les rouleaux à la nage, en s'aidant simplement d'un faisceau de bois léger qu'ils poussent devant eux. Certains baigneurs s'y aventurent également, non sans courir des risques (les courants de retour sont parfois violents). Il est certain qu'une chaloupe ou une baleinière venant du large risque de chavirer en approchant du rivage, ou d'être jetée assez brutalement sur la plage ; mais il existe suffisamment de baies et de caps pour qu'un accostage puisse se faire dans de bonnes conditions.

C'est seulement à l'embouchure des fleuves, et surtout du Kouilou, qu'on peut vraiment parler d'un phénomène de barre. La rencontre de la houle et du courant d'eau douce crée une zone d'agitation très violente, dont le bruit se perçoit à plusieurs kilomètres, et où les creux dépassent couramment 2 m. Elle ne peut être franchie que par de petits bateaux particulièrement robustes : ce sont ces « remorqueurs de barre » qui tirent les radeaux de bois dont le chargement doit être fait en rade foraine. Un autre phénomène est à souligner : c'est la rotation de la houle autour des caps : à Pointe-Noire, Pointe-Indienne, Pointe Kounda, on remarque le mouvement de l'onde qui paraît s'ancrer à l'extrémité de la langue de terre pour balayer un secteur circulaire, et venir mourir sur la rive interne. Cette progression contribue à la formation de dépôts sableux, et au colmatage progressif des baies.

2. Hydrologie marine.

L'évolution des grands caractères hydrologiques — température et salinité — dans l'océan Atlantique sud, n'avait pas fait l'objet d'une étude systématique, d'envergure internationale, avant l' « année guinéenne » de 1964-1965, qui a vu la collaboration de nombreux navires et de centres océanographiques sous l'égide des Nations-Unies. Néanmoins, les chercheurs répartis dans les centres O.R.S.T.O.M. des côtes africaines avaient largement entamé le travail avec les moyens modestes dont ils disposaient, à partir de Dakar, Abidjan et Pointe-Noire : recherches de biologie marine et d'océanographie physique, débouchant sur la mise en évidence des facteurs de présence et de déplacement des poissons.

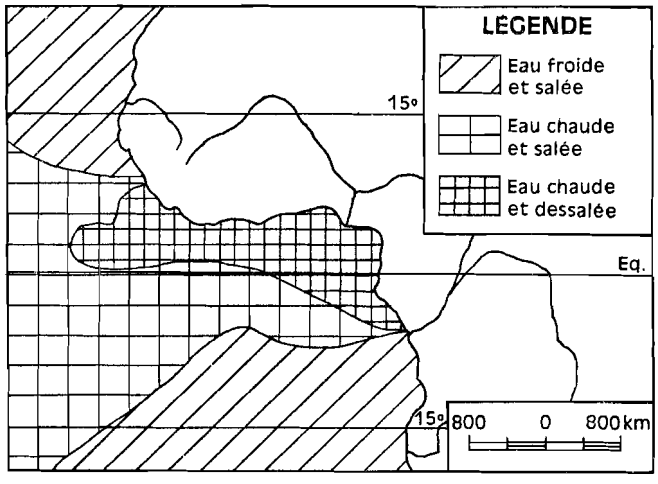


FIG. 12. — Les grandes catégories d'eau dans l'Atlantique tropical (d'après G. Berrit).

D'après G. Berrit[1], il existe trois grandes catégories d'eau dans l'océan Atlantique tropical (fig. 12) ; des eaux chaudes et dessalées, dont la température est supérieure à 24° et le taux de salinité inférieur à 35 ‰, se tiennent en surface dans le Golfe de Guinée surtout, mais s'étendent vers l'ouest pendant une partie de l'année. Ce sont les « eaux guinéennes », peu épaisses (rarement plus de 30 m), et dont les caractéristiques se conservent d'autant mieux que leur diffusion dans les autres masses d'eaux avec lesquelles elles sont en contact semble réduite. A leur limite inférieure, la thermocline est bien marquée, montrant que le passage se fait brutalement, par une véritable zone de discontinuité. Pourquoi, malgré la forte chaleur et l'évaporation intense qui en résulte, ces eaux sont-elles relativement peu salées ? Peut-être par suite de la grande abondance des précipitations, qui nuit à la concentration en sel. De part et d'autre de cette zone qu'elles enveloppent, se situent des eaux chaudes et salées, dont la température est supérieure à 21°, et le taux de salinité supérieur à 35 ‰ ; ce sont des eaux tropicales qui acquièrent leurs caractéristiques grâce à la constante évaporation qu'elles subissent, et dont les effets ne sont pas annulés par les précipitations. Mais il faut bien admettre que nos connaissances à ce sujet restent fragmentaires, et que l'on possède bien peu de données sur les pluies à différentes latitudes au-dessus des océans.

1. G. BERRIT, « Contribution à la connaissance des variations saisonnières dans le Golfe de Guinée. Observations de surface le long des lignes de navigation », *Cahiers Océanographiques*, Comité Central d'Océanographie et d'Étude des côtes (C.C.O.E.C.), 13e année, n° 10, décembre 1961, p. 715-725 ; 14e année, n° 9, novembre 1962, p. 633-643 ; 14e année, n° 10, décembre 1962, p. 719-729.

La troisième catégorie est constituée par des eaux froides et salées dont la température est inférieure à 24° et le taux de salinité supérieur à 35 ‰. Elles règnent en surface, au nord et au sud des précédentes, où elles se rattachent d'une part au courant de dérive des Canaries, et d'autre part à celui de Benguela. Quand les eaux guinéennes atteignent leur plus grande expansion, les eaux tropicales n'ont qu'une faible épaisseur. Il arrive même que les premières surmontent directement les eaux froides et salées, ce qui semble être presque toujours le cas dans la baie de Biafra. Il existe encore une quatrième catégorie, formée par des eaux froides (inférieures à 24°), et dessalées (inférieures à 35 ‰) ; mais elles n'apparaissent que peu souvent et de façon temporaire dans la région d'Abidjan ; il s'agirait donc d'un phénomène purement local.

C'est le jeu de ces masses d'eau, comme celui des masses d'air dans l'atmosphère, qui caractérise les saisons marines, dont la symétrie se dessine de part et d'autre d'une zone située à la latitude du Libéria (5° nord). Dans la région septentrionale, la saison chaude marine correspond à l'été boréal et la saison froide à l'hiver ; le taux de salinité est minimum entre juillet et décembre. Celui-ci est au contraire maximum dans les régions méridionales et orientales de juin à octobre, période où l'extension des eaux froides est considérable. L'isohaline de 35 ‰ s'avance plus ou moins loin dans les deux cas : en période chaude, elle atteint Nouakchott vers le nord, et Saint-Paul de Loanda vers le sud. Ces modifications qui se produisent en cours d'année entraînent, en un même point, les conséquences suivantes : une catégorie d'eau se trouve remplacée par une autre, soit par suite d'échanges verticaux (upwellings ou divergences), soit par suite de déplacements latéraux (courants et dérives) ; les changements sont alors rapides, et c'est ce qui se produit dans la plupart des cas. Mais il se peut également que l'évolution ait lieu sur place sous l'influence de facteurs météorologiques : pluie, évaporation, etc.

Au sud du Golfe de Guinée, ces oscillations, qui rappellent celles des fronts météorologiques, amènent devant les côtes d'Afrique Équatoriale, tantôt des eaux chaudes et tantôt des eaux froides, dont la présence entraîne de grandes modifications dans la position et même la nature de la faune sous-marine. En ce qui concerne précisément Pointe-Noire et le littoral congolais, la situation dépend avant tout de la position des masses d'eau guinéennes. Celles-ci ont à cette latitude une température comprise entre 24° et 30° ; et leur salinité moyenne est de 33 à 34 ‰, mais peut localement s'abaisser jusqu'à 25 ‰. A la limite inférieure de cette lentille d'eau, se situe la couche de la thermocline, dont la position oscille selon les lieux et les moments, et qui mesure 10 à 30 m d'épaisseur ; le taux de salinité y est assez élevé (36 ‰) et varie peu, tandis que la température est comprise entre 18° et 24°. Ces caractéristiques lui permettent de jouer le rôle d'un véritable « fond » marin. Enfin, le reste du bassin océanique est occupé par « l'eau centrale Sud-Atlantique », froide (température inférieure à 20°) et assez salée (35-36 ‰). Les saisons marines sont ainsi déterminées par une véritable pulsation des eaux guinéennes, dont l'extension et le retrait rythmés ont des conséquences biologiques majeures.

L'année peut être décomposée, schématiquement, en quatre saisons[1]. Entre janvier et avril, les eaux guinéennes atteignent leur plus grande extension vers le sud, et s'étalent jusqu'au nord du Cap Frio (Angola, 16° à 17° de latitude sud). A Pointe-Noire, l'eau est en surface à 27-28°, et la salinité de 30 à 34 ‰. D'une grande transparence, elle est pauvre en sels et en plancton, donc en poissons ; il arrive parfois que les eaux du Kouilou, sous l'effet des vents du nord-est, soient poussés jusqu'à la baie, et la salinité tombe en dessous de 30 ‰ en même temps que la transparence s'atténue. Cette grande saison chaude, qui correspond d'ailleurs à l'époque des plus fortes températures atmosphériques, dure environ trois mois. La situation change rapidement, parfois en une dizaine de jours seulement, fin avril ou début mai. La température tombe à moins de 22° et la salinité augmente à plus de 35 ‰ ; cette évolution est provoquée par le retrait des eaux guinéennes en direction du nord ; elles sont remplacées par des eaux profondes, venues de la couche de la thermocline ou de plus bas encore, grâce à un phénomène d'upwelling, dont la cause principale semble être d'origine météorologique : les vents réguliers du S-SE (alizés) éloignent de la

1. Cf. G. BERRIT, *Bulletin d'Information du Comité Central d'Océanographie et d'Étude des Côtes*, X^e année, n° 6, juin 1958, p. 335-358.

côte les eaux superficielles, entraînant une remontée des eaux sous-jacentes[1]. Le front des eaux guinéennes, dans sa position la plus septentrionale, s'établit à la latitude du Cap Lopez. De mai à fin août, la température de l'eau à Pointe-Noire est d'environ 20° en surface ; la richesse en sels et en plancton est accentuée ; au cours de cette saison froide, les sardinelles sont extrêmement abondantes.

A partir du mois de septembre, le mouvement inverse se déclenche. Les eaux guinéennes, chaudes et relativement dessalées, gagnent vers le sud avec régularité : c'est le début d'une nouvelle saison chaude, dans chacune des zones gagnées par cette progression dont la régularité s'est montrée

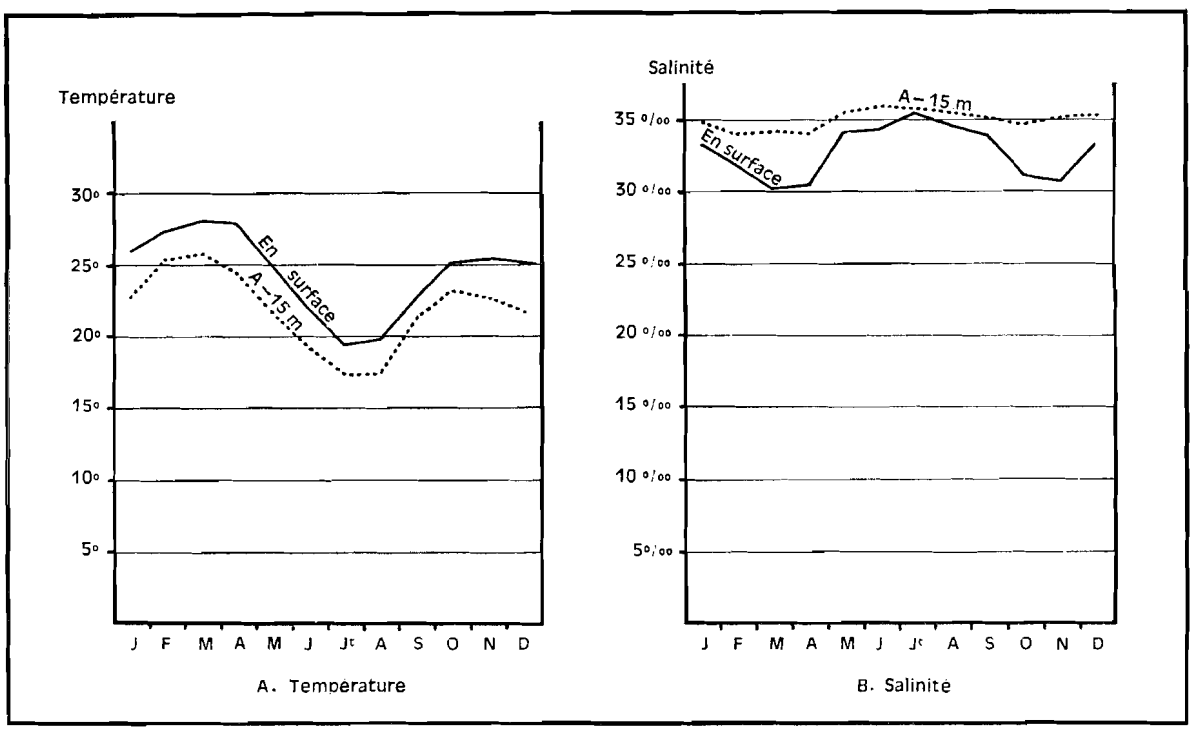


FIG. 13. — Évolution mensuelle de la température et de la salinité de l'eau marine à Pointe-Noire (d'après les travaux du Centre O.R.S.T.O.M. d'océanographie).

jusqu'ici assez remarquable. Mais elle peut se manifester plus ou moins tardivement. Or, cette « saison chaude » est généralement interrompue par un retour, pendant deux semaines à deux mois, d'une petite saison froide, au cours de laquelle réapparaissent des eaux plus fraîches et plus salées (décembre et janvier). Dans cette situation, une coupe verticale montre la superposition d'une mince pellicule d'eaux guinéennes (quelques mètres seulement) et d'eaux moins chaudes, tandis que la thermocline se situe à faible profondeur. Les conditions sont réunies pour entraîner une grande abondance de poissons. Puis, l'invasion des eaux chaudes se fait plus massive, et la saison chaude s'établit à nouveau complètement. Ce schéma n'est évidemment pas toujours respecté : la durée des saisons varie beaucoup, quoique leur intensité soit à peu près toujours la même. L'évolution de la température et de la salinité moyennes, tracée d'après les données obtenues pendant cinq années (fig. 13) montre les variations corrélatives qu'elles subissent, plus atténuées d'ailleurs en profondeur qu'en surface, et qui trahissent l'arrivée de masses d'eau différentes. Les

1. Dans un rapport récent : « Les conditions hydrologiques dans la région de Pointe-Noire ; considérations sur l'upwelling », G. BERRIT et J. R. DONGUY admettent que cet upwelling se produit pratiquement toute l'année ; mais que selon l'importance de la thermocline, les eaux qui remontent en surface viennent d'une plus ou moins grande profondeur. Lorsque celle-ci est faible, les différences de température et de salinité sont peu sensibles, et l'upwelling n'apparaît pas.

études se poursuivent actuellement, afin de préciser davantage comment se dispose le gradient thermique en profondeur, ainsi que le taux de salinité, car l'un et l'autre ont une grosse influence sur les organismes marins. Bien des points restent à préciser, qui concernent la position des eaux chaudes ou froides, et les différences constatées entre la zone littorale et le large. Mais les résultats obtenus sont déjà remarquables et le travail réalisé pendant l' « année guinéenne » en apportera bien davantage encore, lorsque le dépouillement en sera achevé.

L'arrivée à la côte de fleuves à gros débit n'est pas sans influence sur la répartition du poisson. Ce n'est pas un hasard si la pêche est souvent active à proximité des estuaires, et il est important de savoir quelle est la pénétration, dans l'Océan, du flot des eaux douces. Une simple reconnaissance aérienne permet de distinguer à l'œil nu la nette différence de couleur entre les eaux fluviales brunes et celles de l'Atlantique, d'un bleu-vert au-dessus du plateau continental. L'existence d'un courant littoral permanent vers le N-N-W entraîne partout l'existence d'une limite très visible au sud des estuaires, et dirigées est-ouest. Lorsqu'elle s'estompe, on devine encore le contact grâce à une ligne d'écume. Les eaux du Kouilou dessinent ainsi un large éventail qui touche la côte de 3 km au sud de l'embouchure à 10 km au nord, et s'étend à 15 km au large. Une lentille d'eau dessalée, identique mais de moindres dimensions, existe du fait de la Loémé (jusqu'à 5 ou 6 km de la côte). Il en est de même devant l'estuaire du Chiloango (20 km), mais c'est évidemment le Congo qui a la plus grande puissance de pénétration. Comme pour le Kouilou, les eaux du fleuve se dirigent vers le nord-ouest (dans l'axe de l'estuaire et non du cañyon sous-marin) ; au sud, il existe une ligne de discontinuité assez rapprochée, extrêmement nette, tant en ce qui concerne la couleur que la teneur en sel, tandis que vers le nord, le passage se fait bien plus progressivement. A une cinquantaine de milles (95 km), le courant s'infléchit vers l'ouest, puis vers le sud-ouest à cent milles (180 km), mais les caractères visibles des eaux douces ont alors disparu. La dessalure ne se fait d'ailleurs pas sentir sur toute la profondeur de l'Océan : à 55 km au large, en pleine eau fluviale, des prélèvements permettent de retrouver la salinité normale à un peu plus de 10 m sous la surface[1]. Cette constatation n'est pas sans importance ; elle peut donner lieu à des tentatives de pêche couronnées de succès, et qui éviteraient de longs parcours pour les bateaux.

LES CARACTÈRES CLIMATIQUES ET LA COUVERTURE VÉGÉTALE

La morphologie est certes un facteur primordial des activités humaines, qu'elle rend plus faciles ou qu'elle limite selon les lieux, mais certains caractères du climat, et en particulier le régime général des précipitations, jouent ici un rôle assez inattendu. Ce climat présente en effet des traits surprenants, qui donnent à la façade maritime son individualité en ce domaine. Cette originalité n'a cependant qu'une faible influence sur les cours d'eau, dont le profil, plus que les irrégularités, en fait de médiocres voies de circulation : leur intérêt économique est donc faible. Il n'en est pas de même pour la couverture végétale, qui offre à l'homme un ensemble de ressources variées, dans lesquelles il puise en fonction de ses besoins, mais aussi des outils dont il dispose et des buts qu'il recherche ; c'est ainsi que la forêt, qui fournit tant à l'homme noir, a pu être également pour l'homme blanc une source de richesses. Or, bien qu'elle ait reculé au bénéfice de la savane, elle occupe encore ici les surfaces les plus considérables : la vie régionale dépend d'elle pour une large part.

1. J.-R. DONGUY, H. HARDIVILLE et J.-C. LE GUENN, « Le parcours maritime des eaux du Congo », *Cahiers Océanographiques*, XVIIe année, n° 2, février 1965, p. 85-97, 23 figures.

A. LES CARACTÈRES DU CLIMAT

Le climat de la façade maritime congolaise présente des traits assez exceptionnels sous une latitude aussi proche de l'Équateur (Pointe-Noire est à 4° 49′ sud). L'influence des grands centres d'action de l'atmosphère et le jeu des masses d'air dans cette partie de la zone tropicale permettent de comprendre les principales variations qui affectent les précipitations et les températures. Mais au niveau régional, d'autres facteurs interviennent, qui sont par exemple la présence de l'océan Atlantique, et les montagnes du Mayombe : ils introduisent des différences d'un point à l'autre, qui jouent leur rôle dans la vie des hommes. Cependant, l'examen des données statistiques révèle une irrégularité interannuelle très marquée, comme il ne s'en produit nulle part ailleurs au Congo ; c'est peut-être davantage sur les exceptions que sur les moyennes qu'il convient d'insister, car ce sont elles qui font sentir leurs effets avec le plus d'intensité.

1. La circulation atmosphérique.

La circulation atmosphérique est ici sous la dépendance de deux aires anticyclonales de grandes dimensions. Au nord, l'anticyclone des Açores, qui dirige vers l'ouest et le sud-ouest un flux constant d'air chaud et sec, l'alizé, dont l'épaisseur est considérable ; au sud-ouest, l'anticyclone de l'Atlantique sud, ou anticyclone de Sainte-Hélène, qui envoie en direction des côtes d'Afrique Centrale un air humide et très stable (mousson), qui pénètre à l'intérieur du continent selon une composante générale nord-est, et se glisse en coin sous le précédent. Entre les deux, se trouve une surface de discontinuité très inclinée, dont la trace au sol est bien connue sous le nom de Front Intertropical (F.I.T.) ou Convergence Intertropicale (C.I.T.). Les déplacement du F.I.T. au cours de l'année sont liés au balancement apparent du soleil de part et d'autre de l'Équateur, mais se produisent de telle façon qu'il demeure en permanence dans l'hémisphère nord. Au cours de l'été boréal, il se situe vers le 20e parallèle nord, qu'il recoupe sous un angle très réduit ; au cours de l'été austral, il « descend » jusqu'au 5e parallèle nord, et ne se rapproche très près de l'Équateur qu'assez loin à l'intérieur du continent.

Plus on est éloigné de la côte, et plus l'opposition entre les masses d'air s'atténue. La pénétration de l'air maritime peut atteindre le 35e méridien pendant l'hiver austral ; mais il s'agit d'un maximum, et le front de la mousson, ou « Front Équatorial Africain » (F.E.A.) « oscille en deçà de cette position extrême pendant le reste de l'année, pouvant même disparaître totalement, laissant la place à un courant d'est à toute altitude »[1]. Vers le sud, la limite de la mousson est constituée par sa rencontre avec les masses d'air sec continental de l'anticyclone sud-africain, et sa trace au sol n'est distincte que pendant l'hiver austral : ce Front Intertropical sud atteint alors 10° de latitude sud. Dans la région côtière, la situation est donc caractérisée par la présence constante d'un courant aérien WSW-ENE, d'épaisseur variable, surmonté par un courant à composante est-ouest généralement constitué d'air plus sec. Les variations saisonnières des précipitations et des températures dépendent surtout de l'importance relative des masses d'air humide, au sein desquelles prennent naissance les perturbations météorologiques.

Pendant l'hiver austral, le flux de mousson mesure de 1 500 à 2 000 m d'épaisseur, mais « est l'objet d'une variation diurne assez nette, suivant approximativement celle de la pression, et dont l'amplitude est de l'ordre de 500 m au moins »[2]. Il est composé d'un air très chargé en vapeur d'eau à cause de son origine océanique, mais que le parcours au-dessus de l'Atlantique n'a pas réchauffé, car c'est alors l'époque où le phénomène d'upwelling étend jusqu'au Cap Lopez des eaux froides d'origine profonde (moins de 20° en surface en juillet et août). Sa limite supérieure est marquée par une surface d'inversion très nette, au-dessus de laquelle souffle l'air assez sec

1. ANONYME, *Aperçu sur le climat du Congo*, ASECNA, Représentation en République du Congo-Brazzaville, Service météorologique, Brazzaville, février 1964, 24 p.
2. G. TSCHIRHART, *Les perturbations atmosphériques intéressant l'A.E.F. méridionale*, Monographies de la Météorologie Nationale, n° 13, 1959, 32 p., 35 fig., cf. p. 3.

venant de l'est, et probablement issu de l'anticyclone sud-africain, alors très proche. L'homogénéité de la mousson, l'existence d'un gradient thermique défavorable, empêchent la naissance de courants internes de convection, et par conséquent la formation de nuages à développement vertical, d'orages et de précipitations. C'est la grande saison sèche, qui dure en moyenne quatre mois (juin à septembre), et qui est effectivement marquée par une disparition presque complète de la pluie. C'est l'époque où le sable des rues et des pistes se transforme en une poudre qui jaillit sous les pieds, où le moindre déplacement de véhicule soulève un nuage de poussière rougeâtre, qui se dépose de part et d'autre des routes sur les grandes herbes de la savane, les buissons et les basses branches des arbres, où deux camions ne peuvent se dépasser que si le premier s'arrête...

Au niveau de la couche d'inversion, se forme à l'aube un voile presque continu de stratocumulus, qui se maintient une bonne partie de la journée, et cache le soleil dont la lumière est comme tamisée. Il suffit de monter en avion jusque dans le courant d'est pour le retrouver, brillant dans un ciel d'un bleu éclatant. Le rayonnement du sol est parfois suffisant pour dissiper ces nuages pendant l'après-midi et pendant la nuit, mais ils se reconstituent le matin. Pendant toute cette période, l'humidité relative reste très élevée (93 à 94 % le matin, 87 à 88 % le soir) ; elle se traduit par des brouillards matinaux, particulièrement denses et fréquents dans le Mayombe, et de fortes rosées ; ces précipitations occultes atténuent la sécheresse de la saison, et aident les plantes à la supporter.

Lorsque l'anticyclone sud-atlantique s'éloigne vers le sud, la force de pénétration du flux de mousson s'atténue progressivement. L'épaisseur de l'air maritime diminue, et il se réchauffe en même temps que les eaux de l'Océan (arrivée des eaux guinéennes : plus de 25° en surface) ; il reste humide et devient instable, permettant la formation en son sein de nuages qui se développent ensuite verticalement jusqu'à une grande altitude, ou le passage de perturbations venant de l'est (lignes de grains qui progressent en s'amplifiant à partir d'un foyer orageux). C'est alors que commence la saison des pluies, caractérisée par une température moyenne supérieure à 25°, et par des précipitations sous forme d'averses dont la violence est parfois surprenante, surtout lorsqu'elles sont provoquées par des perturbations de convergence cyclonique. Celles-ci se creusent dans des courants « à forte composante méridienne (...) et se comblent rapidement par convergence, imposant ainsi un rapide et important renforcement de l'instabilité (...) et la formation d'une zone orageuse »[1]. Elles se traduisent par le déclenchement des « tornades » tropicales ; le ciel est rapidement envahi par des masses nuageuses sombres que des courants brassent en tout sens, et qui s'illuminent sous l'effet de décharges électriques internes à fréquence rapide. Le vent se lève brutalement et souffle par rafales, provoquant parfois de sérieux dégâts : arbres abattus ou cassés, toitures emportées[2]. La pluie survient bientôt, en très grosses gouttes dont le crépitement s'entend de loin sur les feuillages ou sur les tôles, et tombe avec force pendant un temps assez court — rarement plus d'un quart d'heure — mais suffisant pour transformer les rues et les routes encaissées en véritables rivières ou en mares, surtout dans une ville comme Pointe-Noire où l'écoulement est difficile. Le record absolu enregistré dans la ville est jusqu'à présent de 241,4 mm en vingt-quatre heures, en mars 1959.

Un autre type de perturbations se forme parfois sur le Golfe de Guinée, où règnent habituellement de basses pressions (température élevée de l'air et de l'eau). Il arrive qu'un anticyclone s'y installe, sans que les météorologues puissent encore donner une explication précise de ce changement, et les régions occidentales du Gabon et du Congo sont alors envahies par un flux d'air maritime venant du nord-ouest. Au contact de l'air plus frais qui règne sur le continent, il se détend ; de plus, la présence de reliefs côtiers importants constitués par le Mayombe et les Monts de Cristal l'oblige à s'élever. Et ceci entraîne la formation, surtout en fin de nuit, de nappes nuageuses (altostratus ou nimbostratus), qui se résolvent en petite pluie ou en bruine pouvant tomber pendant des heures.

Cependant, en janvier-février, se place souvent une période de longueur variable, au cours

1. G. TSCHIRHART, *Les perturbations..., op. cit.*, p. 25.

2. En 1965, nous avons personnellement observé, en pleine forêt du Mayombe, un secteur où tous les arbres avaient été brisés à mi-hauteur au cours d'un orage récent.

de laquelle les précipitations se font plus rares, ou même disparaissent complètement, et connues sous le nom de « petite saison sèche ». Elle se traduit toujours sur les graphiques par un minimum secondaire qui peut être très creusé, et s'étendre sur deux mois. Ainsi, en 1950-1951, il est tombé à Pointe-Noire 310 mm en novembre, 70 mm en décembre, 16 mm en janvier et 138 mm en février. Il en a été de même en 1942 (janvier : 93 mm ; février : 11 mm), en 1938, en 1935, etc. Cette rémission dans la chute des pluies, qui confine parfois à une disparition totale, est attribuée à deux causes différentes : ou bien le flux d'air océanique, repoussé vers le sud-ouest (le F.I.T. nord atteint sa position la plus méridionale) n'a plus une épaisseur suffisante pour donner naissance à des mouvements de convection importants ; ou bien une avancée de l'anticyclone sud-africain au-dessus de la zone continentale fait barrière aux perturbations de direction E-W, dont la marche normale est rejetée vers le nord.

2. Les saisons.

Dans la région côtière comme dans tout le sud-ouest du Congo, le climat est caractérisé par une alternance entre deux saisons nettement tranchées. La saison des pluies dure d'octobre à mai ; pendant cette période, aucun mois ne reçoit moins de 75 mm de pluie (fig. 14), du moins d'après les moyennes calculées sur plus de trente-cinq ans, et elle comporte deux maxima : en novembre (maximum secondaire) et en mars (maximum principal) ; ils sont séparés par un minimum secondaire qui s'étale sur décembre et janvier, et qui est peu marqué dans les moyennes. C'est aussi la période chaude de l'année, avec une température toujours supérieure à 25°, les maxima pouvant atteindre 30,5°. La saison sèche dure de juin à septembre, mais elle commence en général vers le milieu de mai, et se termine fin septembre. Les précipitations mensuelles sont très faibles ou nulles, mais on note la fréquence des rosées et des brouillards. La température s'abaisse suffisamment pour que le degré hygrométrique élevé entraîne une sensation de froid qui oblige à se couvrir même pendant la journée. Cet hiver austral est générateur de maints accidents pulmonaires dans la population autochtone, en particulier chez les bébés et les jeunes enfants, dont la mortalité connaît alors une brusque augmentation.

Le climogramme de Pointe-Noire (fig. 15) fait apparaître ce lien entre baisse de température et absence de précipitations : il s'étire en bas et à gauche du quadrant, dessinant une figure qu'on retrouve à Dolisie et Brazzaville, mais se déforme pour les stations du Congo septentrional. L'amplitude moyenne annuelle est de 5,8°, alors qu'elle n'est que de 4,5° dans la capitale, et de 2,7° à Djambala, pourtant située à 800 m d'altitude. On s'étonne que l'influence maritime ne se fasse pas sentir sur la côte de façon nette ; mais comment le pourrait-elle, puisque la température de l'eau est plus basse que celle de l'air en hiver, et aussi élevée en été ? L'Océan ne peut donc jouer le rôle régulateur qu'il tient ailleurs, notamment dans les régions tempérées, sur la face ouest de l'Europe, par exemple.

Les précipitations moyennes annuelles ne sont connues avec une certaine précision que pour Pointe-Noire, où les observations sont effectuées depuis plus de trente ans. Elles s'élèvent à 1 264 mm, ce qui est un des chiffres les plus bas enregistrés au Congo[1]. Elles seraient encore plus faibles à Madingo-Kayes, mais le total de 1 130 mm n'a pu être calculé que sur une courte période de huit ans, d'ailleurs remarquable par sa sécheresse d'ensemble (cette même période a vu tomber à Pointe-Noire une moyenne de 1 158 mm par an). Il est donc évident que la façade maritime du Congo est peu arrosée, et constitue la pointe septentrionale de l'aire de sécheresse climatique qui borde le continent africain au sud-ouest. Jusqu'aux toutes dernières années, on a admis, faute d'un quadrillage météorologique suffisamment serré, que ce caractère s'étendait au Kouilou tout entier. Or, les relevés s'étant multipliés depuis 1950, on s'est aperçu sans surprise que le Mayombe constituait un îlot allongé de précipitations abondantes, autour duquel les isohyètes se referment ; à l'intérieur de cette petite zone, la pluviométrie s'élève sans doute au-dessus de 1 500 ou 1 600 mm.

1. On n'en trouve d'inférieurs que dans la Vallée du Niari, qui constitue une sorte de cuvette relativement protégée.

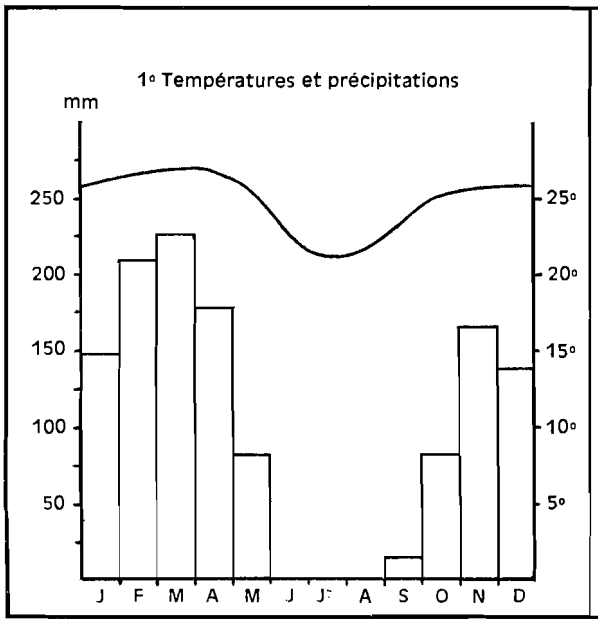


FIG. 14. — Températures et précipitations mensuelles à Pointe-Noire.

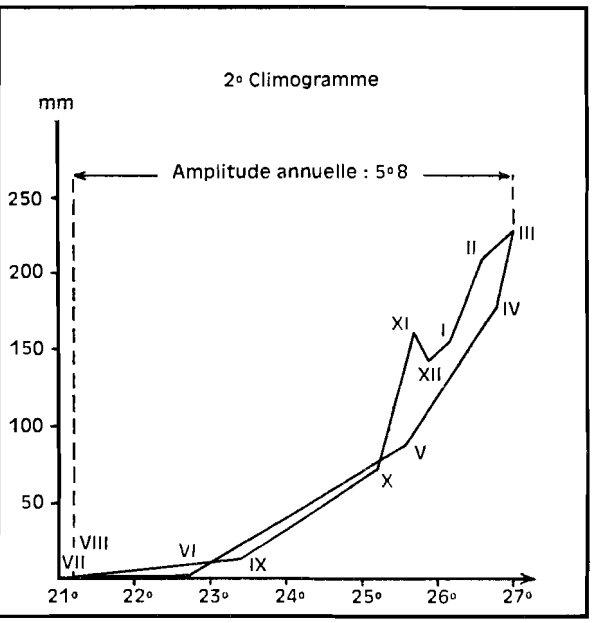


FIG. 15. — Climogramme de Pointe-Noire.

C'est d'ailleurs une constatation banale, que peuvent faire tous ceux qui franchissent la montagne en allant de Pointe-Noire à Brazzaville : il est fréquent de faire l'ascension du col du Bamba à partir de Mvouti sous la pluie, et de redescendre vers Les Bandas sur une piste sèche et par un chaud soleil, le changement s'opérant sur quelques centaines de mètres, à 700 m d'altitude. Depuis la dépression Niari-Nyanga, on aperçoit souvent le rebord d'une masse nuageuse arrivant de l'ouest, et qui se glisse entre les hauteurs du chaînon oriental en se dissolvant aussitôt.

Les statistiques les plus anciennes ont trait à la station de Boukou-Nsitou (près de Fourastié), mais elles sont incomplètes entre 1939 et 1952. De 1953 à 1960, il est tombé une moyenne annuelle de 1 930,4 mm, le maximum étant atteint en 1960 avec 2 733,8 mm (dont 669 mm en février seulement !). D'autres totaux mensuels et annuels ont été recueillis, mais de façon plus épisodique, à Mvouti, Girard, Les Saras, Guéna, Holle, Magny (près Les Saras). Les séries obtenues ne sont cependant ni suffisamment longues, ni assez sûres quant aux conditions où elles ont été relevées, pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions définitives. On peut simplement remarquer qu'en tous les cas, pour une même année, le total des précipitations est presque partout plus élevé dans le Mayombe que sur la côte, même lorsque les stations de la montagne sont situées dans un bassin protégé, comme c'est le cas pour Mvouti. Le tableau ci-après en fait foi :

	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Pointe-Noire (8 m)	1 177,4	697	1 744,7	298,7	1 752,5	1 856,6
Guéna (25 m)	1 874,5	1 266,5	1 646,1	510,4	1 755,5	2 263,1
Boukou-Nsitou (30 m)	2 347,1	1 300,2	2 220,6	796,7	2 563,5	2 733,8
Magny (120 m)	1 947,3	1 102,4	1 758,5	690,2	1 422,3	?
Mvouti (220 m)	?	1 458,6	1 547,2	490,8	?	?

Cette pluviométrie abondante, renforcée par les précipitations occultes, n'est certainement pas étrangère au maintien de la forêt dense, en dépit de la saison sèche. Car si les pentes sont très fortes en général, la couverture végétale freine le ruissellement, et le sol peut emmagasiner de

plus grandes quantités d'eau. A partir du mois de juin, et jusqu'au retour des pluies, il y a toujours de l'eau qui suinte au pied des versants[1]. Le Mayombe est donc bien arrosé. Sa disposition parallèle à la côte et à faible distance de celle-ci lui fait jouer un rôle d'écran : Kimongo, station située à l'est de la chaîne du Bamba, recevrait ainsi moins de 1 200 mm par an (moyenne sur neuf ans : 1 140 mm). Et c'est dans le massif lui-même qu'il faut chercher les points les plus arrosés du Congo : Mboukou Nsitou, en particulier, semble bien recevoir des précipitations aussi fortes que Djambala (plateaux Batéké), pourtant située beaucoup plus haut.

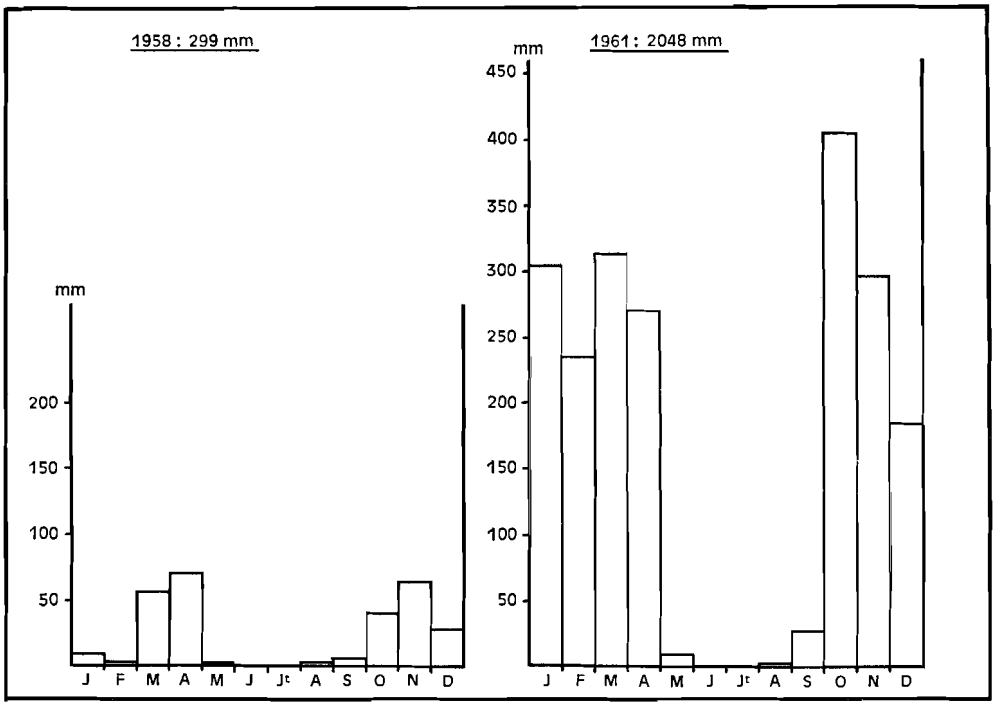


FIG. 16. — Deux années climatiques exceptionnelles à Pointe-Noire.

A cette division de l'année en deux saisons tranchées, caractère nettement tropical, la façade maritime congolaise en ajoute un second, plus surprenant peut-être, qui est une extraordinaire irrégularité interannuelle des pluies. Les oscillations enregistrées en trente-trois ans atteignent à Pointe-Noire une ampleur étonnante sous cette latitude, puisqu'il est tombé en 1958 un peu moins de 299 mm d'eau, mais 2 048 mm en 1961 ! Le rapport entre les deux extrêmes est de 6,9 (fig. 16). Or, ces totaux ne constituent pas dans leur ordre de grandeur des exceptions rarissimes, qui pourraient relever d'un ensemble de circonstances météorologiques réunies une fois par siècle : il est tombé 754 mm en 1942, 717 mm en 1953, et 697 mm en 1956, mais aussi 1 940 mm en 1945, 1 710 mm en 1947, 1 857 mm en 1960. La figure 16 montre quel a été le rythme des précipitations mensuelles dans les deux cas les plus frappants. En 1958, 9 mois ont reçu moins de 50 mm et 7 mois moins de 10 mm (janvier-février, et mai-septembre). Par contre, en 1961, si la saison sèche a bien été normale, le mois de septembre seul étant un peu plus humide que d'habitude, ce sont des déluges d'eau qui se sont abattus sur la ville pendant le reste de l'année : 404 mm en octobre, 315 mm en mars, 304 mm en janvier. La sécheresse de 1958 a d'ailleurs été générale dans la plus grande partie du Congo sud-occidental : Dolisie n'a reçu que 801 mm, Madingou 585 mm et Brazzaville 1 130 mm (250 mm de moins que la moyenne). Mais même dans la région de Loudima, elle

1. Le Mont Bamba est même quelquefois surnommé le « Mont Savon », car les pistes y sont perpétuellement glissantes.

n'a été nulle part aussi accentuée que sur la côte, où Kayes, sur la rive droite du Kouilou, n'a guère été mieux partagée que Pointe-Noire, avec 351 mm. Les plantations vivrières, dont le démarrage coïncide avec celui de la saison humide, en avaient été gravement affectées. La mémoire des hommes a d'ailleurs gardé le souvenir d'années identiques, aboutissant à une véritable disette, à une époque où les régions mieux favorisées ne pouvaient venir au secours du pays Vili.

Il faut cependant corriger quelque peu cette première conclusion, fondée sur les statistiques habituelles. Le rythme réel des précipitations, qui détermine celui des cultures, doit être examiné

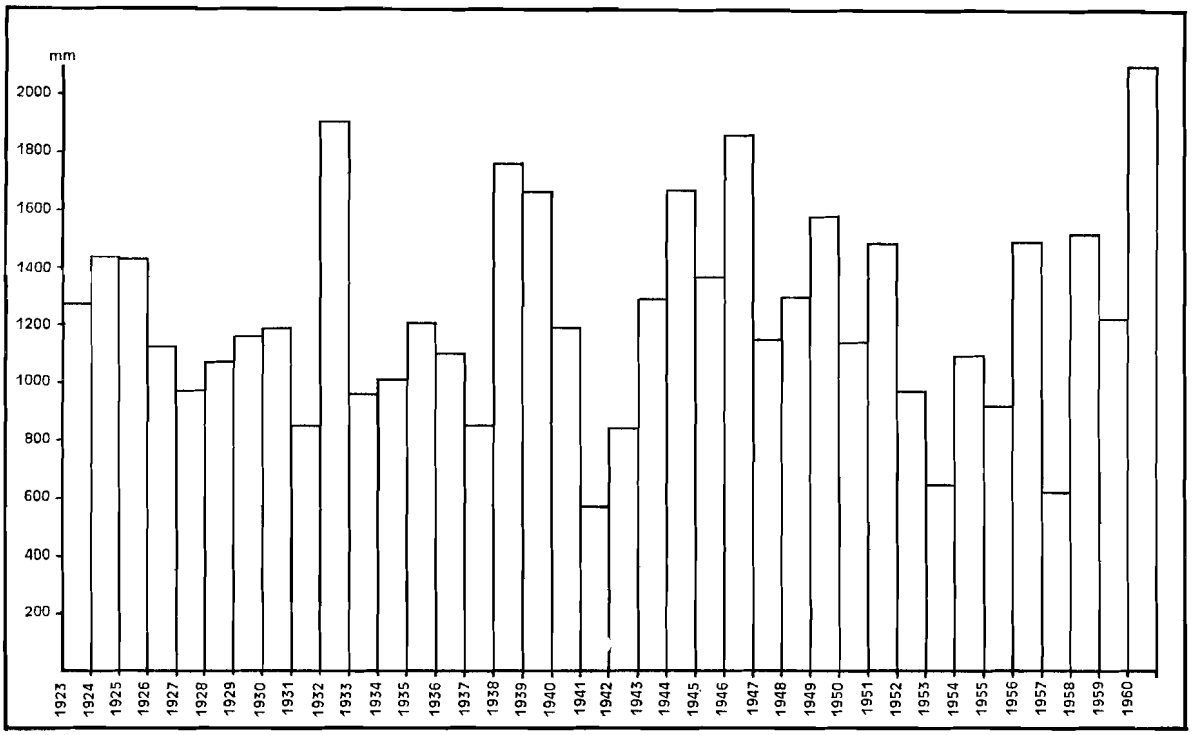


FIG. 17. — Les précipitations de saison humide à Pointe-Noire, depuis 1923-1924.

aussi sous l'angle des saisons pluviométriques qui, d'octobre à mai, se trouvent placées à cheval sur les années civiles. La figure 17 montre ce qu'ont été les saisons des pluies successives de 1923-1924 à 1960-1961, ce regroupement donnant une meilleure idée de l'intensité réelle des précipitations (sauf rares exceptions, les pluies de saison sèche ne dépassent pas 20 mm au total, ce qui ne signifie pas qu'elles soient sans importance). On peut alors remarquer que les variations interannuelles sont moins accentuées qu'il n'apparaissait jusqu'alors : entre la saison 1960-1961 (2 104 mm) et la saison 1941-1942 (576 mm), le rapport n'est que de 3,6 ; en trente-trois ans, le total pluviométrique s'est élevé, dans la moitié des cas exactement, à un chiffre compris entre 1 000 et 1 500 mm. Il n'en reste pas moins que les saisons déficitaires (moins de 900 mm : 6 fois) ou très excédentaires (plus de 1 500 mm : 8 fois) ne sont pas rares. Il s'avère que d'octobre à mai, il tombe en moyenne 1 242 mm, mais que cette moyenne n'a pas une grande signification. On décèle par contre des séries remarquables : de 1923-1924 à 1937-1938, les pluies ont été plutôt modérées, avec des totaux presque toujours inférieurs à 1 200 mm (10 sur 15), et une seule saison très pluvieuse. Pendant cette période, les précipitations n'ont été en moyenne que de 1 176,8 mm. La période suivante (1938-1939 à 1951-1952) a été au contraire, nettement humide : 9 fois en quatorze ans, les pluies ont dépassé 1 200 mm, et la moyenne a été de 1 354,3 mm. Enfin, avec la saison 1952-1953, commençait une nouvelle succession d'années sèches, avec une moyenne de 1 063,4 mm seulement pendant huit ans. Cette série semble avoir été interrompue en 1960-1961.

Comment se constituent les anomalies négatives ? On note sans doute que dans maints cas, la plupart des mois pluvieux sont déficitaires ; mais plus généralement, c'est la durée de la saison des pluies qui se trouve raccourcie : elle commence tardivement — en janvier pour la saison 1941-1942 — et se termine en avril, brutalement, le mois de mai pouvant être totalement sec (fig. 18) ; ou bien c'est la petite saison sèche qui fait sentir ses effets pendant plus de deux mois, à une période où la chaleur est la plus forte (3 mois à moins de 100 mm en 1938). La végétation souffre alors beaucoup du manque d'eau, surtout dans les terrains perméables, car les travaux agricoles

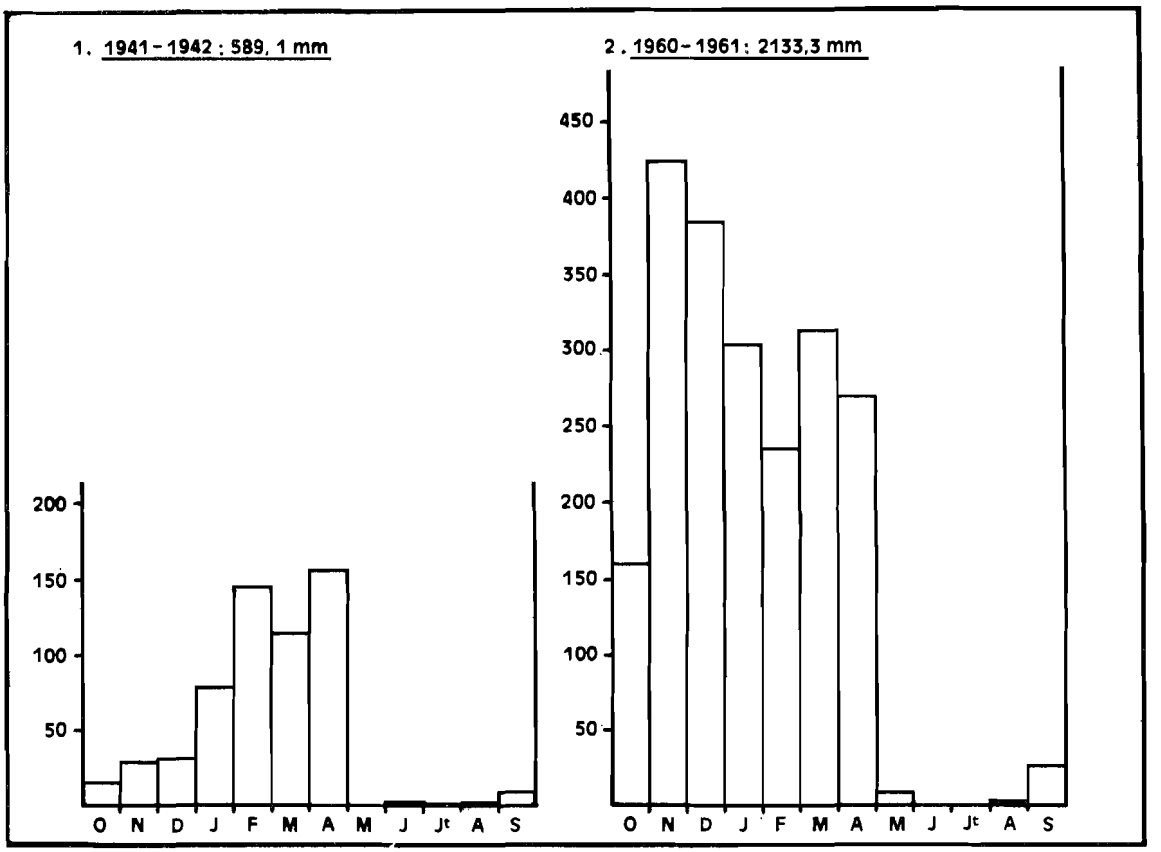


FIG. 18. — Deux saisons humides exceptionnelles à Pointe-Noire.

essentiels commencent immuablement en septembre. Si les premières pluies tardent trop, ou si elles se montrent insuffisantes, la récolte d'arachides est compromise dans l'immédiat, et la récolte de manioc à échéance plus lointaine. Quant aux anomalies positives, elles ne se produisent pas à la suite d'un allongement de la saison des pluies : en toutes circonstances, les quatre mois de juin à septembre restent secs ; tout au plus, la fin de septembre voit-elle arriver les premières averses, mais le cas est rare. L'excès d'eau vient simplement de précipitations anormalement élevées pendant tous les mois humides, et qui peuvent atteindre un tel niveau que d'octobre 1960 à septembre 1961, il est tombé 2 133,3 mm, malgré cinq mois complets de saison sèche ! Le seul mois de mars 1959 a accumulé 575,2 mm d'eau, plus qu'il n'en est parfois tombé en une saison entière.

Il est cependant remarquable que ces totaux impressionnants sont dus surtout à des pluies de très forte intensité, d'origine orageuse, qui déversent une épaisse lame d'eau en un temps limité : le maximum absolu en 24 heures est supérieur à 241 mm (mars 1959), alors qu'à Brazzaville, plus arrosée pourtant, il n'est que de 106,5 mm. On relève en moyenne cinq fois par an des pluies de

52 mm en vingt-quatre heures, mais qui tombent en réalité pendant une durée bien plus courte : la hauteur d'eau en 60 minutes, de fréquence annuelle, était de 48 mm pour les années antérieures à 1955 ; mais les années suivantes ont peut-être relevé cette moyenne[1].

Une confirmation indirecte de ces chiffres est fournie par le nombre des jours de pluie ; il n'est pas très élevé : 117,4, c'est-à-dire un jour sur trois approximativement. Une correction s'impose pourtant : pendant la saison sèche, 16,5 mm seulement tombent en 13,5 jours. La saison humide comporte donc 104 jours de pluie pour un total de 1 240,5 mm, soit 12 mm par jour et 13 jours par mois, qui d'ailleurs se dispersent au hasard. Sur le plan pratique, on peut en conclure que la pluie est ici un phénomène important par sa brutalité, mais en quelque sorte épisodique, et qui ne risque d'interrompre ou de ralentir les activités humaines, en particulier les travaux agricoles, que pendant peu de temps. Il n'est pas rare d'ailleurs de voir les femmes continuer de marcher au bord des routes, la cuvette sur la tête et le bébé dans le dos, impassibles sous l'averse, ne cherchant même pas à s'abriter. Le soleil revient assez vite sécher la terre et les gens.

Le climat de la région côtière a donc quelque chose d'excessif, qui ne réside ni dans le volume des précipitations annuelles, ni dans les températures, d'autant plus supportables que la brise de mer est assez forte et constante sur le littoral, mais dans l'irrégularité et la violence considérable des pluies. Les spécialistes notent ainsi qu'il est nécessaire, à Pointe-Noire « d'avoir un nombre d'années quadruple pour obtenir la même précision relative dans l'appréciation de la moyenne vraie (normale) » qu'à Brazzaville, Bangui ou Libreville[2]. Il est curieux de constater qu'il en est de même pour Fort-Lamy, en pleine zone tropicale sèche. Si la nature en est affectée, les hommes en subissent également les conséquences, et doivent en tenir compte dans leurs travaux (agriculture, assainissement, etc.), les prévisions devant être largement calculées pour parer à toute éventualité.

B. ÉLÉMENTS D'HYDROLOGIE FLUVIALE

Le réseau fluvial aurait pu être d'un grand intérêt pratique si chacun des principaux cours d'eau avait ouvert un passage dans la barrière montagneuse. Mais la Loémé, la Noumbi, la Ngongo, ont constitué autant d'impasses pour ceux qui ont voulu les remonter ; seul, grâce à son tracé et à l'importance de son débit, le Kouilou joua avant la colonisation un rôle commercial qui s'effaça au début du XXe siècle, car ses défauts ne lui permettaient pas d'être une voie de circulation économique. Par contre, les fleuves côtiers congolais offrent des possibilités d'aménagements hydro-électriques considérables, et c'est en cela que réside l'intérêt essentiel de leur étude. Mais l'équipement des chutes et des rapides ne pouvait être envisagé qu'à l'aide des moyens techniques amenés par les Européens, et dans le cadre d'une industrialisation régionale, entraînant la consommation de grandes quantités d'énergie.

La façade maritime comprend trois types de cours d'eau (fig. 19). Les uns sont de courtes rivières, qui naissent sur la bordure occidentale du plateau côtier, et qui atteignent le littoral après un parcours rarement supérieur à une quinzaine de kilomètres, et souvent inférieure à cinq. Leur lit est asséché pendant une partie de l'année, au moins partiellement. Les autres sont des fleuves qui prennent leur source dans le Mayombe, sont bien alimentés, et drainent un bassin étendu grâce à une quantité d'affluents régulièrement disposés ; ce sont, du sud-est au nord-ouest, la Loémé, la Noumbi et la Ngongo. Le Kouilou constitue un cas particulier : il prend sa source très loin à l'intérieur du Congo, et après avoir dessiné un cours extrêmement sinueux, il franchit le Mayombe selon une direction générale NE-SW. Son régime ne dépend naturellement pas des

1. Pendant la saison des pluies 1960-1961, les maxima en vingt-quatre heures ont été les suivants : octobre, 44,5 mm ; novembre, 118 mm ; décembre, 155,4 mm ; janvier, 74,4 mm ; février, 83,7 mm ; mars, 89,1 mm ; avril, 109 mm.

2. PERRIN DE BRICHAMBAUT, *Note sur les pluies en A.E.F.* Brochure non datée, 27 p., cartes et tableaux, p. 5.

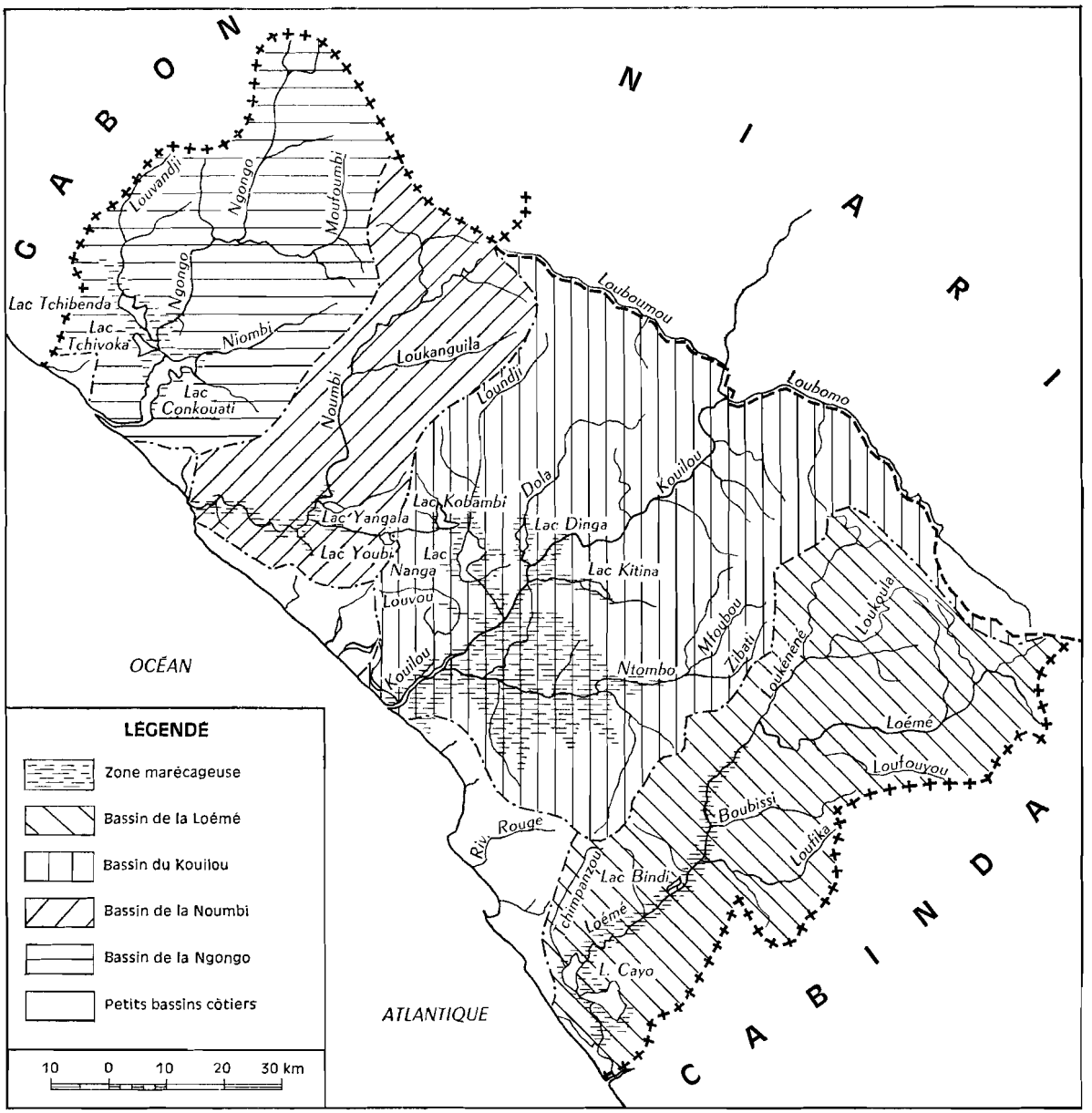


FIG. 19. — Les bassins fluviaux de la façade maritime.

conditions climatiques qui règnent sur son cours inférieur ; pour le comprendre, il faut étudier les différents facteurs qui l'influencent sur l'ensemble de son bassin.

Les rivières côtières, dont l'intérêt économique est pratiquement nul, n'ont jamais retenu l'attention des hydrologues. On sait qu'elles aboutissent fréquemment dans les lagunes situées à l'abri du cordon côtier. Elles sont alimentées par les eaux de pluie infiltrées dans les sables pliocènes, et réapparaissent au niveau d'un affleurement plus argileux. Au nord du Kouilou, la Louandjili, la Tchifoumbou, qui sont parmi les plus longues, sont régularisées par des lacs, dont certains doivent être d'origine karstique, comme le lac Yanga, logé dans une dépression circulaire à la surface du plateau de Kayes. Le débit de toutes ces rivières ne dépasse pas quelques centaines de litres à la seconde. On ne possède de données précises que pour celles du périmètre urbain de

Pointe-Noire, dont les variations de niveau avaient de fâcheuses répercussions sur les cultures maraîchères : 300 l/s pour la Songolo, 15 l/s pour la Tchinouka ; les crues, consécutives aux averses orageuses, sont extrêmement violentes, mais courtes (quelques heures), en raison même de leur origine et de l'étroitesse des bassins.

La Ngongo et la Noumbi, en dépit de leurs dimensions, ne sont même pas encore cartographiées avec exactitude, en particulier dans leur cours supérieur. La première naît dans les Monts Yenzé, aux confins du Congo et du Gabon, et reçoit sur sa gauche la Moufoumbi appelée également Moussa ; elle traverse les Monts Kouboula, et rejoint la zone basse où se succèdent les lacs Tchibinda, Tchivoka et Conkouati (ou Tchibébé), également alimentés par la Louvandji au nord, et la Niombi, à l'ouest. Son régime est influencé par la saison sèche principale, au cours de laquelle la baisse des eaux empêche le flottage des bois. Pendant la saison des pluies, le niveau du fleuve change rapidement : on peut le passer à gué un jour, et se trouver arrêté le lendemain par un torrent tumultueux. La Noumbi a de nombreuses sources, situées près de la limite entre les régions du Kouilou et du Niari, et qui donnent naissance à de petits torrents. Entièrement situé dans la zone forestière, son cours traverse, dans sa partie inférieure, une zone marécageuse où son lit est difficile à suivre. Le bassin du Kouilou paraît bien s'étendre aux dépens de celui de la Noumbi ; en particulier, un tributaire du lac Kobambi a reculé sa source jusqu'à 200 ou 300 m du lac Youbi, dont les eaux alimentent jusqu'à présent la Noumbi ; il suffirait de peu de choses pour modifier le sens du déversement.

La Loémé est un peu mieux connue que les autres. Son étude a été faite, quoique de façon assez sommaire, en 1930, par la Mission de Prospection des Forces Hydrauliques de l'A.E.F., qui avait été chargée d'établir un bilan des possibilités hydro-électriques offertes par les principaux cours d'eau. La Loémé prend sa source dans l'angle formé par la frontière du Cabinda et la limite administrative du Kouilou, vers 355 m d'altitude, non loin du Mont Foungouti. La dépression Niari-Nyanga n'est qu'à faible distance, mais entre elle et le cours d'eau, se dresse une ligne de hauteurs de 600-700 m qui prolonge la chaîne du Bamba et qui est encore à peine entamée par les affluents de gauche de la Loubomo. Le cours supérieur coule d'abord dans la direction mayombienne (SE-NW), mais pendant peu de temps, puis se dirige vers le sud-ouest. D'après les rares témoins ayant parcouru cette partie de la chaîne, totalement inhabitée aujourd'hui, la Loémé est coupée de très nombreux rapides, et de chutes assez hautes. Elle reçoit sur sa droite la Dounvou et la Loubinza, avant de s'orienter vers l'ouest. Son tracé, en partie dessiné maintenant grâce aux photographies aériennes, est extraordinairement sinueux, comme si les eaux avaient contourné le moindre obstacle topographique. Son régime est torrentiel, avec des crues subites faisant monter les eaux de plusieurs mètres en quelques heures, en dépit de la couverture forestière presque continue du bassin ; les pentes sont en effet très fortes : le talweg n'est plus qu'à 150 m d'altitude, 70 km après la source (pente moyenne : 2,7 ‰ ; fig. 20).

Peu après avoir reçu un gros affluent de rive gauche, la Loufouyou, la Loémé décrit deux coudes brusques, entre lesquels son lit traverse un chaînon de roches dures, en une suite de gorges dans lesquelles la dénivellation totale est de 76 m en 6 km ; la pente est de 9 ‰, et le site faillit être utilisé en 1950 pour l'établissement d'un barrage (gorges de Loufouyou). Mais le bassin fluvial ne mesure alors que 540 km² et le débit est faible : il tombe à 5 m³/s en période d'étiage. A la sortie des gorges, la pente s'atténue un peu jusqu'au confluent de la Loukénéné, près de Fourastié, où le fleuve entre dans le bassin côtier : l'altitude n'est plus que d'une douzaine de mètres. La Loukénéné et son affluent la Loukoula qui la rejoint entre Girard et Les Saras prennent également leur source au pied du dernier chaînon du Mayombe, la première près de Dimonika, la seconde au sud-est de Mvouti. C'est un petit tributaire de la Loukoula, la Mossouva, qui a entaillé le Mont Bamba, et dont la vallée permet d'accéder au col par où l'on redescend vers Dolisie. Aucune mesure de débit n'a jamais été faite sur ces rivières, dont on peut observer aisément les crues brutales et courtes, mais répétées, et la forte charge en alluvions.

Entre Fourastié et Guéna, le lit de la Loémé comporte encore quelques irrégularités, mais le courant ralentit beaucoup, le long d'une pente générale qui n'est plus que de 0,18 ‰ jusqu'au lac Cayo. L'absence de jaugeages nous laisse dans l'ignorance complète du débit, et même les

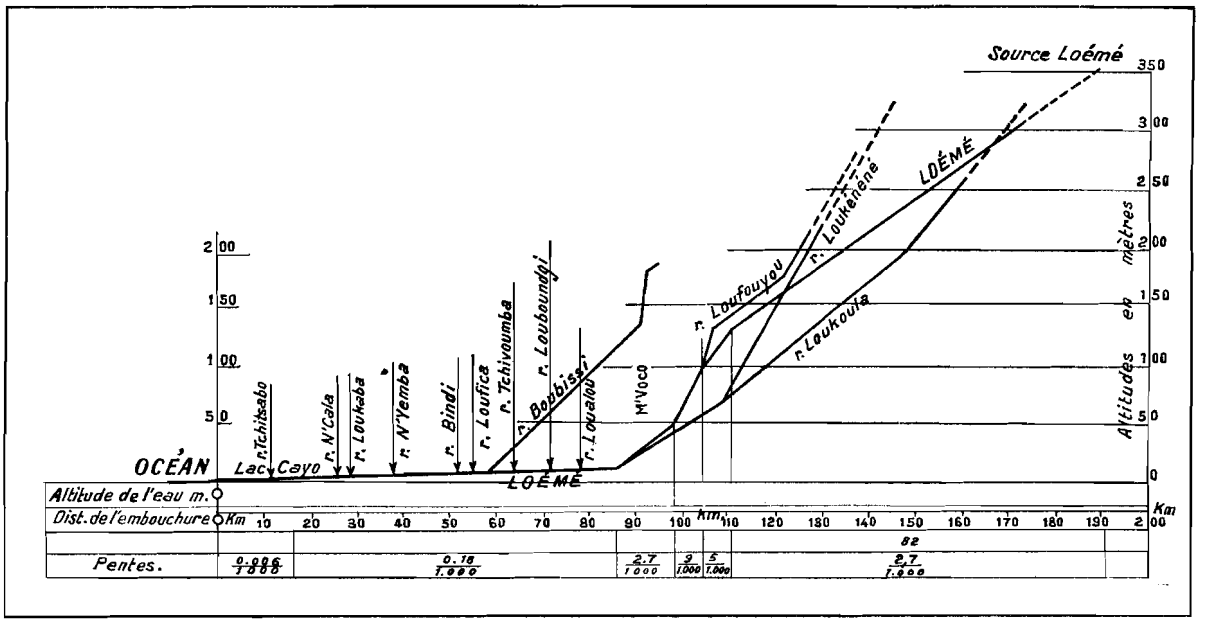


FIG. 20. — Profil en long de la Loémé et de ses principaux affluents (d'après P. Darnault, 1947).

relevés de hauteurs d'eau, faits entre 1957 et 1962 à Guéna, sont sujets à caution. Trop peu nombreux pour permettre le calcul d'une moyenne, ils reflètent seulement le régime général des précipitations : basses eaux principales de juin à septembre, et hautes eaux le reste de l'année, avec un creux assez marqué en décembre, à l'occasion de la petite saison sèche. Compte tenu des apports reçus par le fleuve en aval des gorges de Loufouyou (Loukénéné sur la rive droite, Boubissi et Loufika sur la rive gauche), le volume des eaux écoulées doit atteindre de 35 à 45 m³/s près de l'embouchure. Il est d'ailleurs suffisant, ainsi que la profondeur moyenne, pour que la Loémé ait longtemps été utilisée par de petits vapeurs, sur ses 80 derniers kilomètres (longueur totale : 190 km) ; ils reliaient à la côte les diverses factoreries établies dans son bassin au début du siècle. Les crues sont atténuées par les marécages qui accompagnent le lit, et dans une moindre mesure également par le lac Bindi, qui fait office de régulateur. Le lac Cayo, que traverse la Loémé, a subi quelques modifications au cours des cinquante dernières années. Les dépôts alluviaux du fleuve ont peu à peu individualisé deux étendues d'eau libre, que sépare une immense papyraie : le lac Loufoualéba, au nord-ouest, et le lac Cayo proprement dit, plus grand, au sud-est. En période de crue, les deux lacs n'en forment plus qu'un, et s'étalent au-delà de leurs rives incertaines, surtout du côté atlantique. La superficie des deux lacs serait de 25 km² environ, mais elle varie sans doute du simple au double au cours de l'année.

Le rôle que le Kouilou joua un moment comme voie de communication, puis le potentiel hydro-électrique qu'il représente, ont attiré l'attention sur lui. Cependant, son étude hydrologique n'a guère été entreprise avant 1950. Il prend sa source au sud-ouest des hautes terres du pays Batéké, dans une région qui est un véritable château d'eau, puisqu'elle donne également naissance à la Bouenza, à l'Ogooué, et à plusieurs affluents du Congo : Alima, Léfini, Djoué. La source est à 650 m d'altitude, et le cours supérieur possède un régime régulier, dû aux nappes profondes qui restituent toute l'année les eaux pluviales tombées d'octobre à mai. Dans son cours moyen, il est influencé par le régime torrentiel des rivières de la rive gauche qui descendent du plateau Badondo, mais ne sont pas très importantes. Après le confluent de la Loudima, le Kouilou-Niari a un débit moyen de 400 m³/s. Il décrit alors une grande boucle vers le nord, et reçoit la Louessé, dont l'alimentation est assurée par les précipitations abondantes qui tombent sur le massif du Chaillu (265 m³/s). Mais les apports des rivières qui drainent la dépression du Niari — Louvakou

et Loubomo sur la rive gauche, Léboulou, Gokango, Loubetsi et Ntima sur la rive droite — puis ceux des torrents du Mayombe, portent son débit moyen à plus de 910 m³/s à Sounda. En ce point, la surface du bassin est approximativement de 56 000 km², près du sixième du Congo-Brazzaville tout entier.

Les observations n'ont pas encore porté sur un nombre suffisant d'années pour que les moyennes obtenues soient considérées comme définitives. De même, les crues maxima enregistrées, ainsi que les étiages les plus accentués, peuvent toujours être dépassés si les circonstances climatiques s'y prêtent. La plus forte crue constatée a porté le débit à 3 330 m³/s en avril 1953 ; mais, par extrapolation à partir des courbes d'étalonnage, on pense qu'il a atteint 4 100 m³/s en mai 1950, d'après la hauteur des eaux à Kakamoèka. Au cours du deuxième trimestre 1966, une crue exceptionnelle s'est manifestée brutalement : il sera intéressant de connaître le débit du fleuve à cette occasion[1]. Les étiages peuvent être assez prononcés, et le fleuve laisse apparaître alors, dans toute la traversée de la chaîne, les bancs rocheux de son lit, qui n'ont pu encore être usés complètement. Les basses eaux font tomber le débit à 330 m³/s, mais en 1958, à la suite d'une période étonnamment peu arrosée dans tout le sud-ouest du Congo, il est descendu à 242 m³/s au mois de septembre (fig. 21).

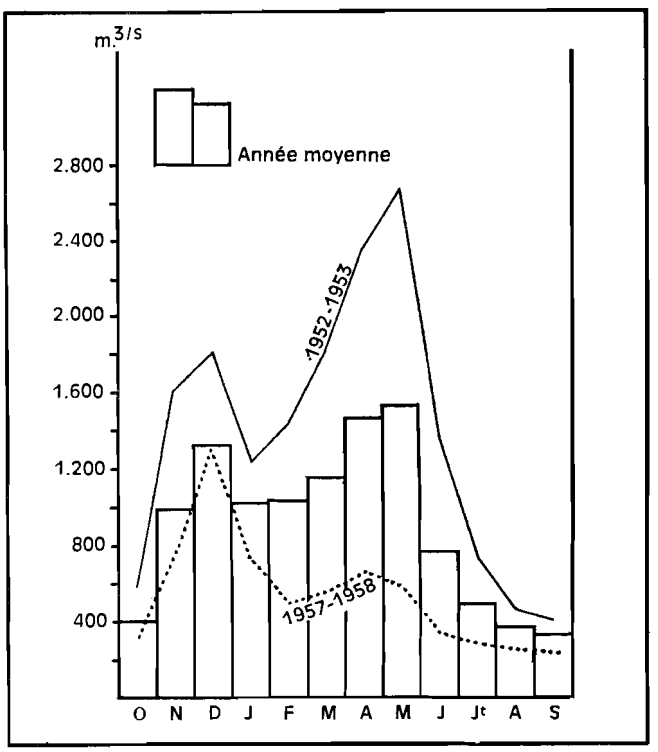


FIG. 21. — Le régime du Kouilou, à Sounda.

La montée des eaux s'amorce en octobre, avec les premières pluies ; mais après quatre mois de sécheresse, le sol absorbe une partie des précipitations, et c'est en novembre seulement que le niveau s'élève vraiment. Il atteint un premier maximum en décembre, où le débit moyen est de 1 330 m³/s. En janvier, se place un minimum relatif, dû à la petite saison sèche, cependant peu marquée dans la partie nord du bassin, mais très accusée dans la Vallée du Niari et toute la zone méridionale. La grande saison des pluies, qui revient ensuite, est à l'origine des hautes eaux les plus importantes ; si les précipitations ne sont guère plus violentes qu'en octobre-décembre, par contre, le sol est rapidement gorgé et le ruissellement plus abondant. Le maximum principal se place donc en mai, bien que les pluies cessent en général vers le 20 du mois, sinon plus tôt : le débit est alors porté à 1 540 m³/s. La décrue se produit avec une grande rapidité, car il ne pleut plus nulle part sur le bassin versant (grande saison sèche), et cette situation se prolonge jusqu'en septembre : ce sont les basses eaux principales, au cours desquelles le débit tombe en dessous de 400 m³/s. Les variations interannuelles sont à l'image de celles des précipitations, comme en témoigne la figure 21 ; malgré le petit nombre des années d'observation, le rapport des débits moyens extrêmes est de 4,7, mais il a déjà dépassé 6,5 (1952-1953 : maximum, 2 682 m³/s ; minimum, 410 m³/s).

Le bief inférieur du Kouilou n'a jamais fait l'objet d'aucune mesure de débit. Après les

1. Il y aurait eu également une crue extraordinaire en 1910 ; elle aurait causé de gros dégâts aux plantations riveraines.

« Portes de Ngotou », la pente est extrêmement faible jusqu'à l'embouchure, et ne doit guère dépasser 3 cm par kilomètre. Les principaux affluents sont sur la rive droite : la Dola, tempérée par la traversée du lac Dinga, la Loundji par celle du lac Nanga ; sur la rive gauche, de vastes marais absorbent le trop-plein des crues, restituées en aval par la Ntombo, qui joue le rôle de drain. A l'embouchure, le Kouilou est un beau fleuve de 500 m de large, et dont le débit est au moins de 1 150 m^3/s ; mais la profondeur de ce bief est presque partout assez faible ; bien que les variations de niveau soient peu accentuées, la navigation doit être très prudente en saison sèche, et aucun bateau ne peut circuler, si son tirant d'eau est supérieur à un mètre. Si faible soit-elle, la marée se fait sentir jusqu'à Magne (60 km de l'embouchure).

C. LA COUVERTURE VÉGÉTALE ET LES SOLS

Du versant oriental du Mayombe au littoral atlantique, la région du Kouilou est inégalement partagée entre deux formations végétales principales : au nord-est, la forêt dense, qui couvre presque en totalité le Mayombe, et s'avance en quelques endroits assez loin sur la couverture pliocène du bassin côtier ; au sud-ouest, la savane, qui dessine sur la carte une bande de largeur irrégulière, et dont les festons semblent creuser des brèches dans le manteau forestier (fig. 22). A cette double emprise, n'échappent que les zones marécageuses accompagnant les cours d'eau (Loémé, Noumbi, Kouilou), et un étroit liséré en bordure de la côte, où domine une végétation buissonnante d'un type assez particulier. Quant aux sols, ils présentent de grandes différences selon les roches qui leur ont donné naissance, l'intensité de l'érosion qu'ils subissent, et la nature de la végétation qui les recouvre.

1. Les grands types de végétation.

La nature de la forêt n'a pas encore fait l'objet d'une enquête botanique systématique ; la plupart des études menées sur elle ont eu pour but principal d'en déterminer la richesse en essences commerciales ou utilisables par une industrie de la pâte à papier, soit localement, soit dans son ensemble, mais alors très approximativement. Or, cette finalité orientait nécessairement les recherches ; c'est ainsi qu'un rapport interne du Service des Eaux et Forêts ne cite même pas le limba *(Terminalia superba)* parmi les arbres intéressants, en 1936 ! L'observation directe, faite sur place, amène à réviser certaines notions acquises sur l'aspect de la forêt humide, si longtemps appelée « forêt vierge ». Vue d'une piste ou d'un cours d'eau, elle paraît effectivement impénétrable, avec ses rideaux de lianes tombant en cascades vertes depuis les cimes, et l'épais tapis herbacé ou buissonnant qui en défend l'accès. La réalité est tout autre, car ces voies de communication, en ouvrant une trouée à la lumière, ont modifié les conditions naturelles

Vue de l'intérieur, la forêt apparaît étonnamment moins touffue qu'on ne l'imagine volontiers après avoir survolé en avion le moutonnement ininterrompu de ses frondaisons. Certes, on y trouve bien l'étagement classique de la végétation arborée ; de place en place, jaillissent les grands arbres, de 35 à 50 m de hauteur : *Terminalia superba*, au tronc droit et régulier, à l'écorce d'un blanc grisâtre ; *Gossweilerodendron balsamiferum*, ou agba, dont l'écorce gris-beige est légèrement rugueuse ; *Chlorophora excelsa*, ou iroko, ou kambala, appelé également teck d'Afrique, au fût cylindrique gris ou brun-noir ; *Entandrophragma angolense*, dont les blessures exsudent une sève dorée ; *Khaya spp.*, *Guibourtia arnoldiana*, *Baionella toxisperma* (moabi), le plus grand et le plus beau sans doute, etc. Ceux-là forment l'étage dominant, mais discontinu, dont les espèces sont les plus recherchées par les exploitations forestières.

Entre 15 et 25 m, s'épanouit l'étage dominé, celui des arbres à bois dur, à croissance lente, dont les branches s'entremêlent et arrêtent en partie la lumière : *Balanites mayumbensis*, *Ongokea gori*, *Pentaclethra eetveldeana*, *Funtumia africana*, etc., sont responsables de la demi-lumière qui règne dans le sous-bois. Mais ici, elle est souvent plus forte qu'on ne s'y attend, car les pentes de la montagne sont raides, et le long des versants, le soleil filtre à travers le feuillage, qui n'arrive

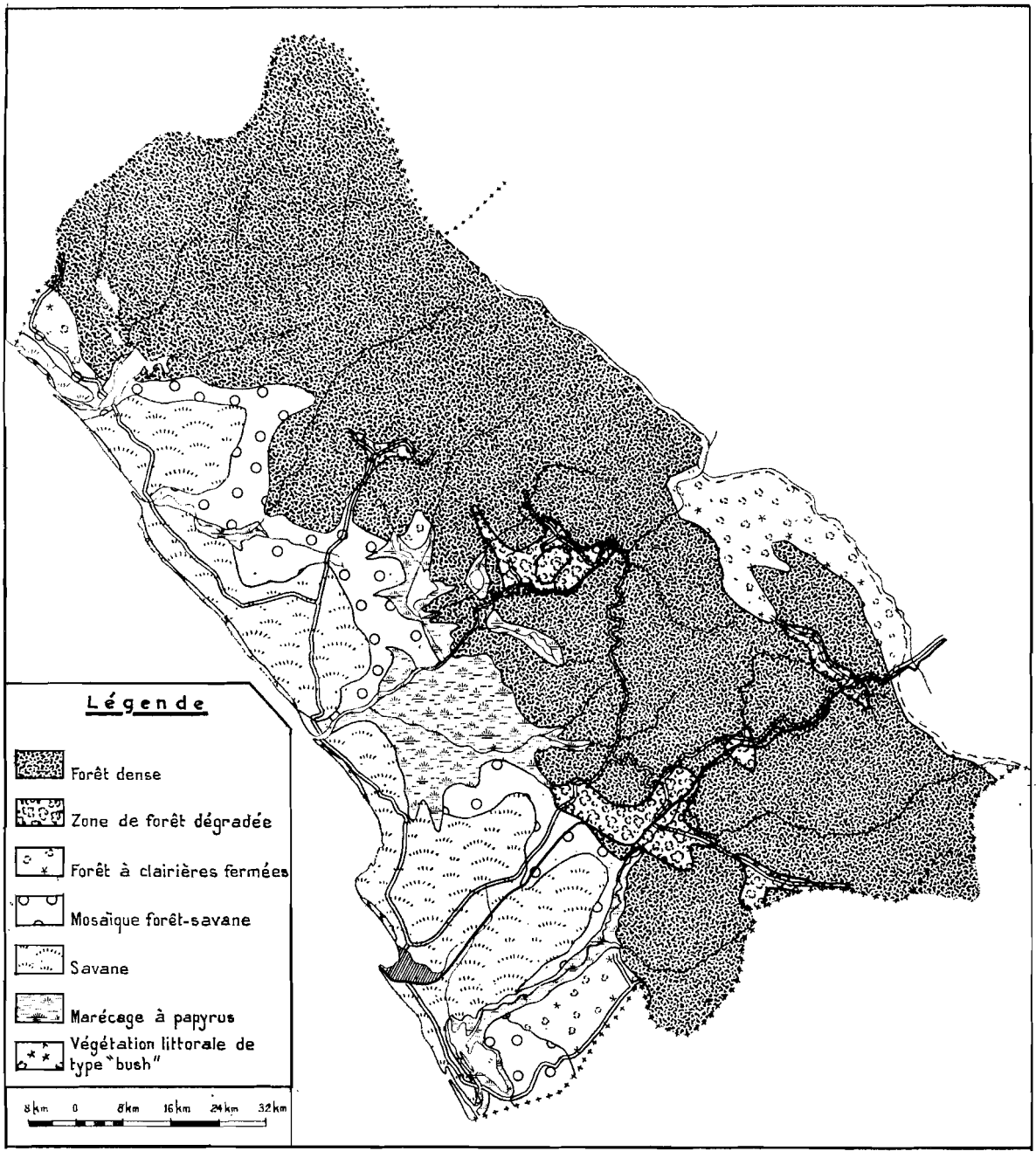


FIG. 22. — La couverture végétale, sur la façade maritime.

pas toujours à se refermer complètement. Enfin, entre les troncs, petits arbres et arbrisseaux, nombreux, mais grêles, constituent l'étage surcimé, qui ne dépasse guère 10 m de hauteur. Quant au sol, il n'est même pas entièrement couvert par la végétation herbacée : des touffes maigres, des tiges courtes portant quelques feuilles, des plaques de mousse, laissent apercevoir entre elles la terre nue, où un humus noirâtre est mêlé de brindilles et de feuilles en voie de décomposition. Les termitières sont fréquentes, mais il s'agit de petits édifices de 20 à 40 cm, irréguliers, ou en forme de champignons, ou encore édifiés le long des gros troncs, en une succession de « coupoles »

superposées, d'où partent des dizaines de galeries couvertes, patiemment construites par les insectes, et formant un réseau serré et anastomosé. Autour des fûts, s'enroulent des lianes de toutes les dimensions qui grimpent jusqu'à la lumière, et retombent ensuite de tous côtés.

Si l'atmosphère du sous-bois était moins oppressante (il n'y a pas un souffle d'air, et la chemise colle à la peau après quelques centaines de mètres faits à pied), s'il y avait moins de branches mortes et de troncs abattus à escalader, la marche dans la forêt ne serait guère pénible. Il n'est nul besoin de se tailler un passage à la matchette, tant qu'on n'arrive pas auprès d'un cours d'eau ou d'une lisière, ni de se protéger les jambes contre les griffures des épines ; on passe sans peine entre les arbres, dont on s'étonne beaucoup qu'ils ne soient pas plus gros. L'image de la forêt aux troncs monstrueux est ici aussi fausse que celle de la forêt impénétrable ; son aspect le plus courant est celui d'un perchis, au sein duquel apparaissent des fûts plus gros, et de place en place un bel arbre. La plupart des espèces, à la recherche de la lumière, paraissent se hâter vers le soleil, portant un maigre feuillage au-dessus d'une tige fragile. Les dénombrements confirment cette impression. Sur 16 ha, dans le Mayombe portugais, on compte 7 854 arbres : 84 seulement ont un diamètre supérieur à 0,80 m, soit 5 à l'hectare, et 435 ont un diamètre compris entre 0,50 et 0,80 m. Non loin de Mvouti, en 1955, on fait l'inventaire exhaustif de 228 ha, dont plus des 4/5 sont constitués par une forêt primaire, et 7 % par une forêt secondaire âgée. On n'y trouve pas moins de 520 tiges à l'hectare, en comptant toutes celles qui ont plus de 7,5 cm de diamètre, soit plus de 5 à l'are, mais la répartition selon la grosseur est caractéristique ; 74,3 % des tiges et des troncs ont moins de 25 cm de diamètre, et 46,4 % moins de 15 cm de diamètre. Le tableau ci-après en donne le détail complet :

Diamètre	Pour 100 ha	%	Diamètre	Pour 100 ha	%
7,5-15 cm	24 124	46,4	75- 85 cm	192	0,4
15 -25 cm	14 524	27,9	85- 95 cm	104	0,2
25 -35 cm	6 573	12,6	95-105 cm	56	0,1
35 -45 cm	3 449	6,6	105-115 cm	8	
45 -55 cm	1 765	3,4	115-125 cm	7	
55 -65 cm	803	1,5	Plus de 125 cm	12	
65 -75 cm	370	0,7			

On voit assez que les troncs énormes sont des exceptions, puisqu'il n'y en a pas un à l'hectare dont le diamètre dépasse un mètre. Ce qui peut en donner l'illusion, c'est la fréquence des arbres à contreforts dont les empattements à section triangulaire montent parfois très haut, et s'écartent en longs serpents sinueux à la surface du sol. L'impression donnée est d'un ancrage à toute épreuve, défiant les tornades. Cette apparence est trompeuse ; le chevelu des racines est abondant, mais assez court, et sur les pentes du Mayombe, le vent vient souvent à bout des géants de la forêt, qui en entraînent d'autres en s'abattant, et creusent une vaste brèche dans le manteau végétal. Si les dégâts ne sont pas plus grands, c'est parce que les lianes attachent beaucoup d'arbres entre eux, qui se retiennent ainsi mutuellement. Certains n'ont pas de contreforts, mais des « échasses », qui paraissent les porter au-dessus du sol ; cependant, ce n'est pas ici une forêt inondée, et le développement de ces racines semi-aériennes reste peu important.

Que la forêt primaire soit aussi pénétrable, explique qu'elle n'ait pas été un obstacle absolu à la circulation et à l'installation d'hommes autres que les pygmées. Mais, pour bâtir leurs villages au bord des pistes, les Yombé devaient ouvrir des clairières ; les plantations vivrières en exigeaient d'autres, que multipliait la pratique de la culture itinérante, qui, en un cycle plus ou moins long, « tourne » autour de l'agglomération, et s'en éloigne. Sur les champs abandonnés, poussent en fourrés épais les « combo-combo » *(Musanga spp.)* ou parasoliers, si aisément reconnaissables à leurs grandes feuilles digitées. Entre les essences au bois dur, épargnées par les défricheurs, jaillissent les espèces héliophiles à croissance rapide — *Trema guineensis*, *Harungana madagascariensis*,

Caloncoba welwitschii — qui ne dépasseront guère le stade de l'arbrisseau, tandis que suivent plus lentement les grands arbres de lumière comme le limba ou l'iroko. Peu à peu, se reformera une forêt secondaire jeune, avec une strate arbustive serrée, et un sous-bois buissonnant de quelques mètres de hauteur. Çà et là, demeurera un beau bouquet d'*Elaeis*, jalonnant l'emplacement du village émigré. Mais cet aspect de la forêt dense est peu répandu dans le Mayombe, et ne s'aperçoit guère qu'au long d'anciennes pistes désormais abandonnées. Une autre forme de dégradation est bien plus apparente : c'est la forêt à clairières fermées.

Sur la façade orientale du Mayombe, entre le Kouilou, la Loubomo et la voie ferrée, s'étend une zone où le manteau forestier est littéralement troué de savanes (fig. 23). Ces « taches », aux contours irréguliers, coiffent les chaînons : les crêtes sont dénudées, ainsi que les versants sur une superficie plus ou moins grande, tandis que les vallons et les ravins ont gardé leur couverture forestière. Que l'homme soit responsable de cette situation, cela ne semble pas faire de doute ; dans toute cette région, les villages ont été nombreux avant 1925, et leur population a émigré depuis vers la voie ferrée. En outre, ce fut une zone de passage fréquentée, lorsque Kitabi, sur le Kouilou, était un important marché au contact de la montagne et du Niari. De l'étendue de forêt qui s'est trouvée transformée en savane herbeuse, il ne faudrait pas conclure à une densité humaine nécessairement élevée dans le passé ; la puissance de destruction d'un village d'agriculteurs pratiquant le brûlis est extraordinaire à longue échéance ; ne faut-il pas, chaque année, défricher une nouvelle parcelle ? Et la migration des villages, pendant des siècles, a étendu dans tous les sens le champ d'action des communautés rurales.

On peut cependant se demander pourquoi, après une longue période d'abandon, la forêt n'a pas regagné le terrain perdu. Ce sont peut-être les chasseurs qu'il faut incriminer, car les hommes des villages maintenant éloignés retournent sur leurs anciennes terres poursuivre un gibier qui se multiplie plus aisément qu'ailleurs, et mettent volontiers le feu à la savane, incendiant du même coup la lisière de la forêt, et détruisant les jeunes pousses. Mais les conditions naturelles ont une influence indiscutable. D'une part, le versant oriental de la chaîne est assez peu arrosé, on l'a vu, parce qu'il est « sous le vent » ; d'autre part, les zones les plus humides ont un relief aigu, avec des versants en pente très forte, où le sol reste mince parce que les débris produits par la décomposition des roches sont rapidement entraînés vers le bas. Tant que la forêt est intacte, elle renouvelle sans cesse son propre sol, et son existence même limite les pertes de substance en freinant l'érosion. Mais elle est en équilibre fragile, en dépit d'une pluviométrie favorable ; qu'elle vienne à disparaître, et que le sol soit livré sans protection à l'attaque météorique, et il lui est impossible de reprendre pied : l'eau entraîne les semences amenées par les oiseaux et le vent, les glissements superficiels déracinent les jeunes plants ; seules, les herbes peuvent pousser et se maintenir.

On retrouve un paysage identique, mais sur une topographie beaucoup moins tourmentée, entre la Loémé et la frontière méridionale du pays. Ici, les fortes pentes ne sont pas en cause, mais plutôt la grande perméabilité du sol associée à la relative faiblesse des précipitations, qui rendent très difficile la reconquête forestière après un défrichage intensif. Or, la population est assez nombreuse dans cette zone — on y trouve les plus fortes densités rurales de la façade maritime — et les incendies de savanes sont allumés chaque année. Le facteur humain joue incontestablement un rôle primordial dans cette évolution, en rompant un équilibre établi sur des bases fragiles, et peut-être hérité d'une période plus humide. Là où les conditions naturelles sont plus favorables à la forêt (précipitations fortes, sols plus imperméables et pentes moyennes), et *a fortiori* là où les hommes ne sont installés que depuis peu de temps, la dégradation de la forêt est bien moins accentuée. Les sols en jachère sont réoccupés par un recrû forestier semé de bouquets d'*Elaeis*, à sous-bois touffu et difficilement pénétrable. Des bosquets restés intacts, les essences forestières repartent à la conquête du terrain perdu, et l'on a pendant longtemps une végétation d'aspect hétérogène, tantôt claire et tantôt serrée, de hauteur modeste, et dominée par les grands arbres ayant survécu à la destruction. C'est le paysage qui s'est établi depuis une trentaine d'années autour des stations de la voie ferrée : bassin de Mvouti, régions de Girard, Les Saras, Fourastié, Guéna, et depuis beaucoup plus longtemps autour des noyaux de peuplement de Banga et Kimpessé,

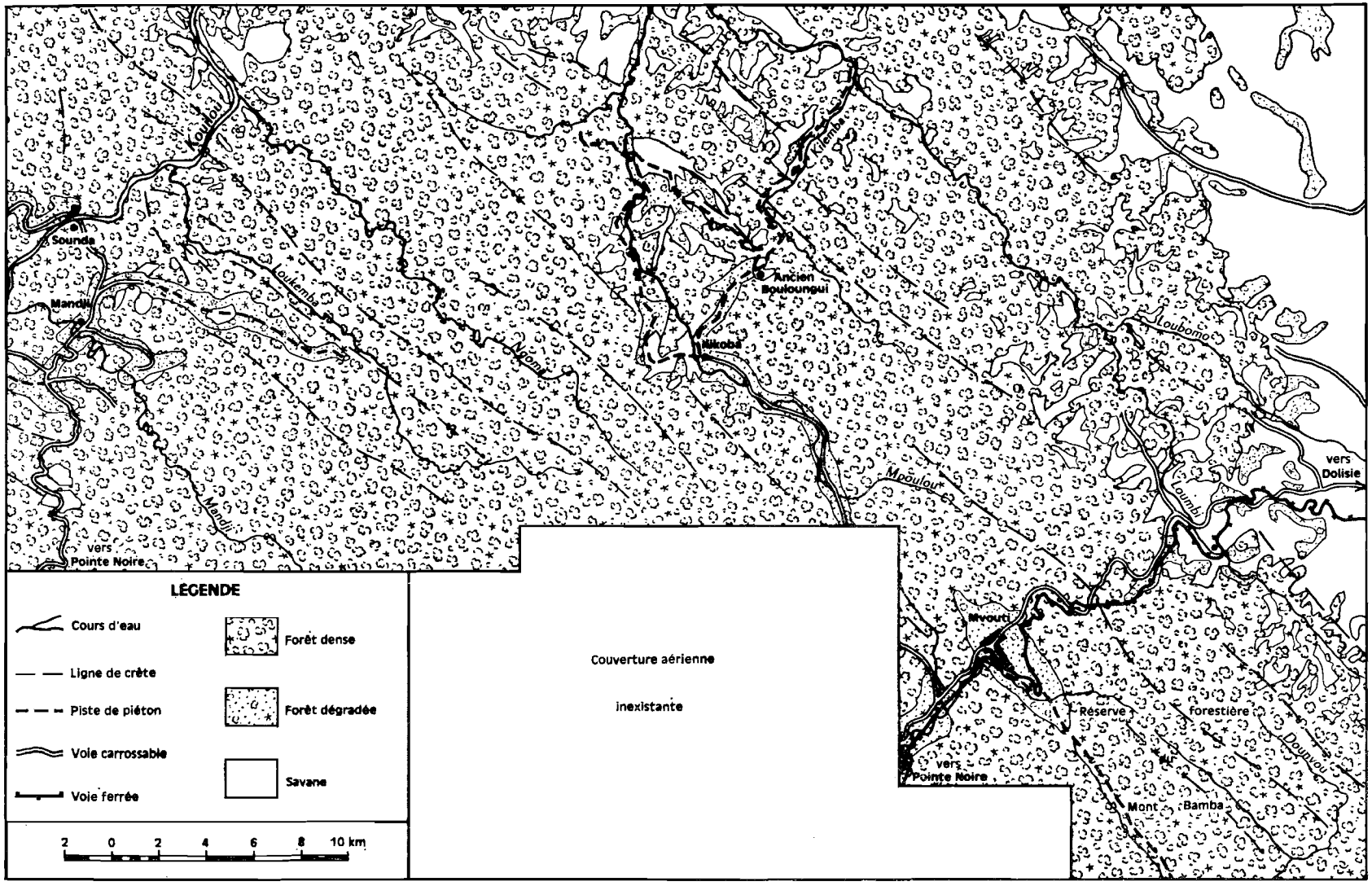


FIG. 23. — Le contact forêt-savane sur la façade orientale du Mayombe (d'après les photographies aériennes de l'I.G.N.).

de Kakamoèka et Loaka, de Kola et Ikalou. Il n'est pas certain d'ailleurs que l'intensification des cultures, provoquée par les besoins de la ville, ne va pas entraîner à court terme une savanisation, par retour trop rapide des plantations sur les mêmes terrains. Le processus est à suivre, en particulier le long des routes qui polarisent l'activité agricole, parce qu'elles facilitent la commercialisation des produits, et constituent de plus en plus des couloirs de défrichement actif.

Cette évolution régressive de la couverture végétale est sensible sur la bordure occidentale de la zone forestière, et surtout au nord du Kouilou (fig. 24). Alors que du côté de la Vallée du Niari, le passage de la forêt à la savane se fait brutalement, en quelques mètres, tout le long d'une ligne festonnée mais bien nette, sur le versant atlantique, le passage est extrêmement progressif. La forêt se creuse d'abord de clairières herbeuses, quelquefois encore semées d'arbres isolés ou de petits bosquets, et dont certaines mesurent seulement quelques hectares ; elles s'agrandissent, s'anastomosent, et c'est bientôt la forêt qui se réduit à des taches aux formes dendritiques, à des couloirs accompagnant les talwegs, puis à de simples galeries et à un semis de petites taches isolées. Partout, sur les lisières, apparaît nettement l'action des défricheurs, qui entament progressivement la partie intacte de la forêt, réduite peu à peu à un couloir étroit, un jour morcelé à son tour. Cette mosaïque forêt-savane ne se dispose pas au hasard : elle pénètre profondément dans la masse forestière intacte en suivant l'axe des interfluves, accompagnant ainsi les pistes et les routes ; la « percée » des savanes est en liaison évidente avec la topographie et avec les établissements humains ; s'écartant des bas-fonds malsains, les hommes s'installent de préférence à mi-pente ou sur les points hauts, et défrichent la forêt moins touffue qui s'y trouve. Progressant d'une colline à l'autre en suivant les voies de passage, ils creusent ainsi un couloir de savane que les feux de brousse maintiennent ouvert, même après l'abandon du site, en détruisant chaque année les jeunes pousses d'essences forestières.

Le domaine où règne la forêt dense, la zone où elle se mêle à la savane, laissent finalement peu de place à la savane seule. Au nord de la Conkouati, elle n'occupe qu'une bande de deux à trois kilomètres de largeur ; entre la Conkouati et le Kouilou, elle dessine deux lobes d'une vingtaine de kilomètres de profondeur, séparés par une avancée de forêt qui atteint la côte en suivant le cours de la Noumbi ; c'est entre le Kouilou et la Loémé qu'elle s'étend le plus largement, régnant presque sans partage jusqu'à une trentaine de kilomètres de Pointe-Noire de part et d'autre de la voie ferrée. Elle se développe partout sur les terrains de la Série des Cirques, et comprend une strate herbeuse, où domine *Hypparhenia ruprechtii* et *Hypparhenia diplandra*, disposées en touffes peu serrées, ne couvrant pas le sol, et ne dépassant pas un mètre de haut, sauf au bord des routes, sur les remblais latéraux où l'accumulation de terre modifie les conditions pédologiques. Des nuances dans la couleur verte, dans la taille des graminées, dans leur densité, permettent de distinguer des plaques de végétation plus vigoureuse ou au contraire plus pauvre, et il faudrait une analyse minutieuse des horizons superficiels pour en déceler les origines. La présence ou l'absence de réserves d'eau, surtout pendant la saison sèche, doit jouer ici un rôle considérable. Au-dessus du tapis herbeux apparaissent les pieds d'*Annona arenaria*. Leur densité est extrêmement variable : en certains points, on en compte des dizaines à l'hectare ; en d'autres, quelques-uns seulement, et les étendues de savane totalement nue ne sont pas rares. Ils offrent partout une silhouette tourmentée, chétive, rabougrie ; ils sont parfois réduits à une seule branche, presque rampante, et nulle part ils ne dépassent deux mètres de hauteur, sinon exceptionnellement : on est loin des véritables « vergers » d'*Annona* rencontrés dans la vallée de la Loudima, au sud de Dolisie.

La pauvreté de cette formation végétale lui a fait refuser par certains botanistes le nom de savane, au bénéfice de celui de steppe, ou de « pseudo-steppe », mieux adaptés peut-être à sa taille réduite et à sa discontinuité au niveau du sol. Elle est brûlée intégralement au cours de chaque saison sèche, et reverdit aux premières pluies. On ne saurait dire cependant qu'elle s'étend à l'infini : dans le champ du regard, il y a presque toujours un bouquet d'arbres, une traînée de verdure dans un repli de terrain, voire un lambeau de forêt au flanc d'une colline. La présence des arbres amène d'ailleurs à s'interroger sur l'origine de cette savane pauvre. La forêt s'est-elle étendue jadis jusqu'à la côte ? Cela n'est pas impossible, en dépit de l'épreuve difficile que devait être sa survie en saison sèche sur des sols très perméables ; mais elle se trouve encore en maints

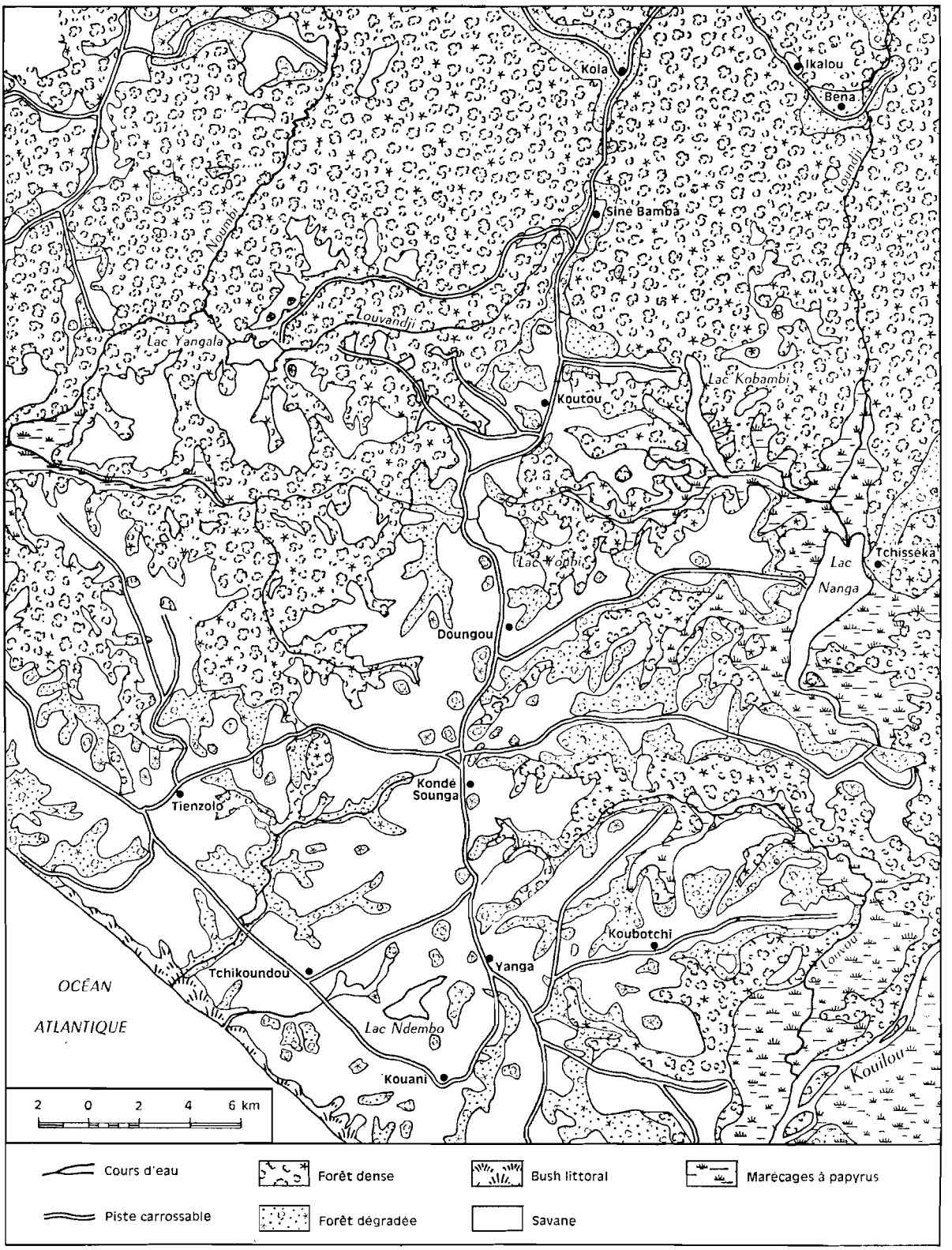


FIG. 24. — Le contact forêt-savane, sur la façade atlantique du Kouilou (d'après les photographies aériennes de l'I.G.N.).

endroits dans cette situation, et elle s'y adapte fort bien ; brouillards et rosées l'aident certainement à franchir ce cap. En dépit de la faiblesse des précipitations moyennes, la forêt est aujourd'hui capable de gagner du terrain chaque fois que sa progression n'est pas brutalement arrêtée par l'homme ; en bien des endroits, on la voit repartir des vallées et prendre pied sur le plateau, en profitant souvent des ravines d'érosion dont l'encaissement la protège des flammes. Le climax est forestier, on ne peut guère en douter. Le responsable de ce recul serait donc l'homme. Pour la période postérieure à la colonisation, c'est d'une évidence aveuglante : depuis quatre-vingts ans, on mesure les dégâts causés par le défrichement, et des voix autorisées en ont signalé l'ampleur, notamment dans un large rayon autour de Pointe-Noire, grande consommatrice de bois de feu et de produits vivriers. Que la savane soit beaucoup plus étendue et parfaite autour de la grande ville et le long des voies de transport qui y conduisent ne peut être un effet du hasard.

Le recul de la forêt est cependant bien antérieur à 1880. On a tenté d'y voir un effet indirect de la traite des Noirs. Les esclaves rassemblés dans les camps ou les « barracons » du littoral dans l'attente des navires négriers devaient entretenir du feu pour manger et se chauffer, et les besoins de cette population supplémentaire auraient déclenché une déforestation plus rapide de la zone côtière[1]. Faute de données chiffrées, il est difficile de prendre position, mais l'explication ne semble pas très convaincante. Le rassemblement des esclaves se faisait en quelques points précis — Loango en particulier — et la forêt aurait dû par conséquent se maintenir ailleurs. Il est plus probable que la population autochtone Vili s'est toujours groupée davantage le long de la côte que dans l'intérieur, et que l'activité agricole y a donc été plus intense. La présence de la capitale royale, Boali, près de la baie de Loango, a dû d'ailleurs être un facteur attractif puissant ; s'il est vrai qu'elle a compté plusieurs milliers d'habitants pendant trois ou quatre siècles, les effets de cette concentration sur la végétation environnante ne sont pas à négliger. La savane aurait ainsi gagné en direction de l'est ; mais l'action des hommes n'aurait pas eu de telles conséquences, si l'ensemble des conditions physiques naturelles (faiblesse et mauvaise répartition des pluies, perméabilité et pauvreté des sols) n'avait rendu plus difficile la reforestation naturelle.

Les zones marécageuses, dont la plus vaste est celle de la Ntombo, sont presque entièrement occupées par les papyrus. Hauts de 2,50 à 3 m, ceux-ci constituent des peuplements serrés, à peu près exclusifs de tous autres végétaux. Seules, les buttes émergées portent quelques essences forestières de petite taille et des palmiers à huile. Le long du Kouilou inférieur, près des estuaires en particulier où les variations du niveau de l'eau sont les plus accentuées, les papyrus cèdent la place à la mangrove ; elle est constituée surtout par *Rhizophora spp.* et présente un aspect classique : chevelu de grosses racines plongeant dans l'eau saumâtre ou la boue et formant aux arbres une sorte de piédestal ; longs filaments descendant des branches, et dessinant un rideau tout le long du fleuve. Elle comprend aussi, sur les rives du Kouilou, beaucoup de *Phœnix reclinata* (sorte de palmier). La mangrove n'occupe cependant pas de grandes étendues le long de la côte. Celle-ci est caractérisée surtout par une végétation originale, qui a envahi les cordons côtiers anciens et récents.

Tout le long des plages, en arrière des zones balayées par les vagues, le sable salé constitue un sol squelettique, au pH supérieur à 7. Il est colonisé par une plante traçante, qui progresse sous terre : c'est *Remirea maritima*, dont les bourgeons viennent éclore en surface. Elle est presque partout suivie de près par d'autres espèces à croissance rapide, comme *Ipomea pes-caprae*, aux feuilles charnues et gonflées d'eau, à la fleur violette, *Canavalia obtusipholia*, dont un seul pied peut recouvrir jusqu'à 50 m², *Alternanthera maritima*, etc. Ce groupement pionnier forme bientôt un tapis continu. Mais la formation la plus caractéristique, qui s'étend sur quelques dizaines à quelques centaines de mètres de largeur, est un bush : le fourré à *Manilkara lacera*, arbres de petite taille extrêmement branchus, à l'écorce crevassée. Sur la lisière qui fait face à l'Océan, poussent souvent des palmiers borassus, et la végétation prend une teinte rougeâtre qu'elle doit au sel de l'air marin et aux embruns. Sous le fourré, le sol de sable blanc est presque nu. Mais plus on

1. Cette hypothèse est évoquée dans : H. JACQUES-FÉLIX, « A propos des savanes côtières de l'Ouest africain », *Bulletin Agronomique du Congo Belge*, vol. XL, n° 1, mars 1949, p. 733-734.

avance vers l'intérieur, plus le fourré s'enrichit d'autres espèces aussi peu exigeantes que *Manilkara lacera*, comme *Chrysobalanus ellipticus*, d'espèces sarmenteuses également, qui le rendent presque impénétrable, ou d'autres encore, originaires de la savane ou même de la forêt dense, tandis que se dressent les *Elaeis*, nés autour des campements de pêcheurs. Dans les dépressions où s'accumule un humus mal décomposé, règne une végétation herbacée : prairie à *Anadelphia arrecta* et *A. hamata*, souvent inondée, ou steppe graminéenne à *Schizachyrium thollonii* dans les zones plus sèches. Mais ces groupements se rapprochent déjà, par leur aspect, de la savane des plateaux et des collines. Le bush littoral est-il une formation pionnière, ou une forme de recrû succédant à une forêt détruite ? La question a été posée, mais non résolue[1]. Pourtant, la nature du sol de sable blanc, extrêmement lessivé, ne semble guère apte à nourrir qu'une forêt assez maigre. Si elle a disparu du fait de l'homme, il est peu probable qu'elle puisse se reconstituer désormais.

2. Les types de sols.

Parmi les différents sols de la région du Kouilou, une première distinction peut être faite entre les grandes catégories : ceux qui dérivent des roches granito-gneissiques et métamorphiques du Mayombe, et ceux qui se sont formés à partir des roches sédimentaires du bassin de Pointe-Noire. Les premiers n'ont encore fait l'objet que d'études locales, en liaison avec des projets agricoles (plantations de cacaoyers ou de bananiers) ; les seconds sont mieux connus dans leur ensemble, mais leur inventaire demandera encore de longs travaux.

Les sols du Mayombe sont caractérisés par une très grande et surprenante diversité : « ... formés sur des reliefs importants, à partir de roches diverses, les unes riches et les autres pauvres, (ils) présentent l'originalité supplémentaire d'être soit jeunes, soit anciens. Cette coexistence de sols ferrallitiques très évolués et ne présentant qu'une faible dynamique actuelle, avec des sols résultant d'une pédogenèse récente (ferrisols) s'effectuant dans des conditions générales de faible ferrallitisation, se manifeste aussi bien à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale de l'unité de relief »[2]. Le rôle de l'érosion est ici primordial, car elle peut rajeunir en le décapant un sol vieilli et évolué, mais aussi accumuler des éléments de peu de valeur. Presque partout, elle contribue à limiter l'épaisseur des sols en formation, et à déposer dans les grandes vallées des flats alluvionnaires. Mais elle est beaucoup plus active dans le Mayombe oriental, au relief très rajeuni. La nature de la roche mère, par sa richesse plus ou moins grande en bases, détermine dans une large mesure le potentiel agricole des sols, mais la position topographique de ceux-ci n'est pas moins essentielle à connaître, car les profils varient très vite le long des pentes.

Dans le Mayombe oriental, les quartzites et les schistes donnent en général des sols peu épais, et les plantes peuvent atteindre sans peine l'horizon d'altération où elles puisent dans les réserves minérales disponibles. En surface, la couverture forestière a donné naissance à une couche d'humus ; mais on est surpris d'en constater la minceur. Sur les coupes naturelles, l'épaisseur de sol noirâtre produit par la décomposition des matières végétales est rarement supérieure à quelques centimètres ; l'activité organique, le colluvionnement et le ruissellement, ont raison des apports constants et considérables de la forêt. Il ne faut donc pas se leurrer sur la fertilité de ces sols : réelle sans aucun doute, elle est néanmoins fragile, et impose de grandes précautions pour une mise en culture permanente : maintien d'un couvert forestier, dénudation minimum du sol. Dans le Mayombe occidental, les sols sont issus presque partout de matériaux remaniés, après avoir subi eux-mêmes une première évolution. Selon les cas, ils sont de couleur jaune à ocre en surface, et comportent presque tous, entre 0,90 et 1,20 m, un horizon de sables grossiers, voire de graviers et de cailloux. La teneur en bases échangeables est très variable. Les meilleurs sont issus des schistes verts, les plus médiocres des quartzites micacées et des micaschistes. Mais leur utilisation dépend aussi de la circulation interne de l'eau, dont la présence permanente entraîne parfois des manifes-

1. A. AUBREVILLE, *Richesse et misère des forêts de l'Afrique Noire française*, Paris, 1948, 1 vol., 251 p., cartes et croquis, cf. p. 49.

2. J.-M. BRUGIÈRES, *La connaissance des sols dans le Mayombe, la Vallée du Niari et le massif du Chaillu. Leur mise en valeur*, Rapport ronéoté, Brazzaville, Centre O.R.S.T.O.M., 1962, 35 p., cf. p. 7.

tations d'hydromorphie. Les sols alluviaux ont été déposés principalement sur la bordure du massif montagneux par les grands cours d'eau, là où la brusque diminution de pente abaisse leur capacité de transport ; ces sols sont de couleur brun-jaune, sablo-argileux dans les horizons supé-

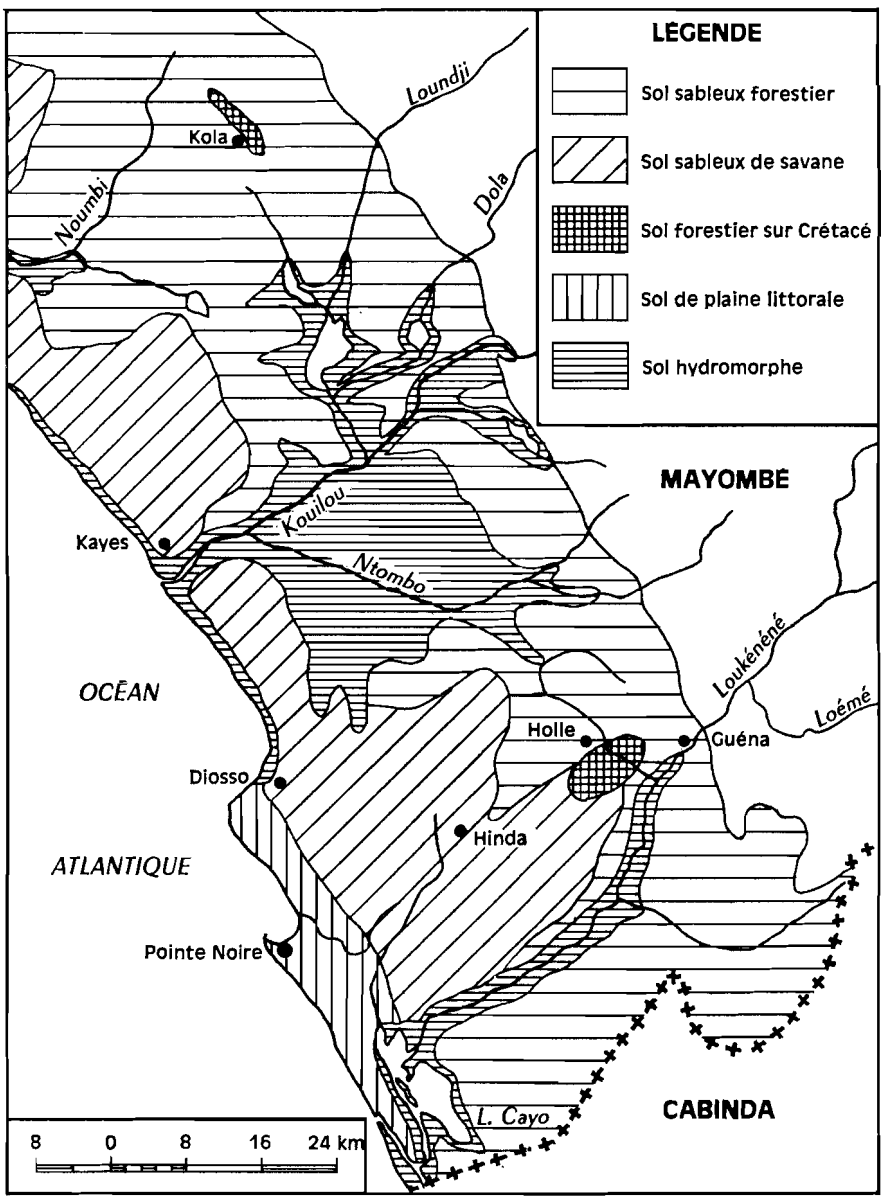


FIG. 25. — Les sols du bassin de Pointe-Noire (d'après G. Bocquier).

rieurs, et bien pourvus en humus. Ce sont les plus riches, et cacaoyers, bananiers, canne à sucre, peuvent y être cultivés, et même de façon intensive.

Dans le bassin de Pointe-Noire, la situation est fort différente. Les sols les plus répandus se sont formés aux dépens de la Série des Cirques (fig. 25), et ils ont subi un très profond lessivage ayant entraîné en profondeur argile et fer. Les ressources minérales sont minimes, mais les possibilités agricoles varient selon la nature de la couverture végétale. Sous forêt, la teneur en matière organique, grâce à un apport permanent, est satisfaisante dans l'horizon supérieur mais elle

s'abaisse très vite avec la mise en culture, même par des techniques traditionnelles, et sa reconstitution exige une longue jachère. Sous la savane courte, les matières organiques proviennent moins de la végétation de surface, qui brûle chaque année, que de la décomposition des racines ; elles sont plus diffuses et bien moins abondantes. Quand les plantations vivrières sont établies, les graminées sont flétries (fin de saison sèche) et ne peuvent donc constituer un engrais vert. De plus, elles sont en général mises en tas et brûlées sur le pourtour du champ ; enfin, au cœur de la saison sèche, ces sols subissent une dessiccation presque complète sur une épaisseur notable. Tout indique qu'ils sont très peu favorables à l'agriculture : l'aspect du manioc sur le plateau d'Hinda, par exemple, en est une preuve assez évidente. C'est bien pourquoi, dans la mesure du possible, les habitants défrichent un pan de forêt pour y établir leurs cultures vivrières, pratique désastreuse à long terme lorsqu'elle se traduit par une extension constante et définitive de la savane.

Les sols sur affleurements crétacés ont de bien meilleures qualités dans tous les domaines : bonne proportion d'argile et de matières organiques, réserves suffisantes de bases et de minéraux. Ils se montrent aptes à porter des cultures commerciales. Malheureusement, leur extension se limite à deux taches de faible superficie près de Holle et de Kola. Le long des fleuves et de leurs principaux affluents, le mélange des alluvions en provenance du Mayombe avec celles qui sont issues des sables pliocènes, donne un sol profond aux qualités remarquables ; mais sa situation topographique lui confère un handicap physique sérieux : les zones concernées sont sujettes à des inondations répétées, tandis qu'en profondeur, la présence de la nappe phréatique provoque une évolution hydromorphique. Il serait donc indispensable, pour une mise en valeur satisfaisante, de procéder à des travaux d'hydraulique agricole. L'hydromorphie est encore plus marquée sous les galeries forestières, et dans les zones à papyrus. L'horizon supérieur y est caractérisé par une énorme accumulation humifère, et le sol prend souvent un aspect semi-tourbeux. La condition préalable à toute culture est un bon draînage, mais qui doit être opéré sans dessécher la couche organique, et un chaulage. En bordure de l'océan Atlantique, les cordons littoraux ne paraissent guère propres à autre chose qu'à la plantation de cocotiers.

Les conditions pédologiques, dans leur ensemble, laissent donc à désirer. Mais on voit par ailleurs que la qualité des sols et l'utilisation qui peut en être faite, dépend pour une part du type de végétation qu'ils portent. Ce n'est donc pas sans inquiétude qu'on suit la régression de la forêt dans les zones habitées. La conquête acharnée par le fer et le feu, que stimulent les besoins de la ville et les profits qu'ils font naître, entraînent la destruction irréversible d'un capital irremplaçable. Car la reforestation artificielle fournit du bois de chauffe ou une matière première industrielle, mais pas une couverture végétale pour l'agriculture, ni un moyen de régénérer les sols. C'est une évolution qui pourrait avoir de sérieuses conséquences économiques, et dont certains effets se sont déjà fait sentir.

2

Du royaume de Loango à l'époque coloniale

L'histoire des régions côtières situées entre le Cap Lopez et l'estuaire du Congo, au cours des derniers siècles qui précédèrent l'installation française, est fort mal connue. Tandis que dès le XVIe siècle, le Royaume de Congo entretenait des relations assez régulières avec le Portugal, et envoyait même des représentants à Rome, le Royaume de Loango, son voisin du nord, restait beaucoup plus isolé. Certes, des navires touchaient le rivage, et des commerçants venaient y pratiquer la traite ; de loin en loin, des missionnaires catholiques essayaient d'y répandre la foi chrétienne ; mais il ne s'y produisait aucune véritable pénétration, et la rencontre entre les deux civilisations se faisait en quelques points seulement, et de façon très limitée.

Cette différence assez curieuse a peut-être simplement des motifs d'ordre géographique. Banza Congo (aujourd'hui San Salvador), la capitale du Royaume de Congo, se trouvait loin à l'intérieur des terres. Pour l'atteindre, il fallait parcourir un long chemin qui permettait aux étrangers d'observer la population et ses travaux, de prendre avec elle un contact direct, de s'intéresser aux coutumes locales. L'évangélisation fut activement menée ; des indigènes partirent en Europe et y reçurent une instruction. Au contraire, la capitale du Royaume de Loango, Bouali (maintenant Diosso), était bâtie à proximité de l'Atlantique. Commerçants et trafiquants rencontraient ainsi presque sur le rivage les personnages avec lesquels ils avaient à traiter : les contacts n'étaient donc qu'épisodiques et très courts. L'activité économique, constituée par des échanges commerciaux, se développa uniquement le long d'une frange littorale ; au-delà de celle-ci, jusque vers 1880, personne parmi les Européens ne semble avoir pénétré, même pour atteindre ces chaînons montagneux qui bornent l'horizon, et à travers lesquels arrivaient les caravanes de marchandises et d'esclaves.

C'est pourquoi sans doute, en 1875, on ignorait encore s'il existait une voie de pénétration commode vers l'intérieur du pays. Après la fondation d'un poste français sur les bords du Stanley-Pool, Savorgnan de Brazza n'eut pas de plus pressant souci que de lui trouver un débouché en direction de l'Atlantique, et de le relier aux deux stations qui furent bientôt implantées à Loango et Pointe-Noire. Ce projet, qui contrariait ceux de l'Association Internationale Africaine, donna lieu à une course de vitesse où la France l'emporta, et qui marqua les débuts de son expansion en Afrique Centrale.

Sur la façade maritime, l'explorateur et le soldat n'étaient cependant que les derniers venus. Avant leur arrivée, s'était établie une infrastructure commerciale assez dense, tout un réseau de factoreries et de comptoirs ; ils avaient pris le relais des « barracons » où, pendant près de trois siècles, s'étaient vus parqués les malheureux Noirs destinés aux plantations américaines. De nou-

veaux établissements vinrent s'y ajouter, qui s'efforcèrent de drainer davantage de produits ; ce ne fut pas toujours avec succès. Cependant, Loango, choisi comme chef-lieu administratif, devint la tête de ligne des transports vers l'intérieur, et polarisa les activités régionales jusqu'à la fin du siècle. Première « ville » de la côte congolaise, elle ne devait pas survivre à l'ouverture de voies de transport plus rapides et plus commodes : elle s'étiola au début du XXe siècle, et finit par disparaître quand naquit sa rivale, Pointe-Noire. Avec elle prit fin une période de l'histoire économique du littoral : les factoreries furent remplacées par des magasins, les pistes par des routes ; aux chaloupes faisant une difficile et périlleuse navette entre les cargos et le débarcadère, se substituèrent bientôt des grues et des quais ; la ville commença d'attirer à elle par centaines, puis par milliers, les villageois qui firent connaissance avec un genre de vie nouveau pour eux, fascinant, mais souvent aussi bien décevant.

LE ROYAUME DE LOANGO ET L'INSTALLATION FRANÇAISE

La découverte des côtes congolaises et l'ouverture des régions littorales au commerce international furent l'œuvre des navigateurs portugais. Pendant la seconde moitié du XVe siècle, l'appât du gain, qui attirait les capitaines de navires un peu plus loin vers le sud à chaque voyage, leur avait fait connaître dès 1471 l'île de São Tomé, devenue rapidement un centre important de trafic, et le littoral gabonais au cours des années suivantes. D'après Ruy da Pina, qui fut historiographe officiel des souverains Alphonse V et Jean II, c'est en 1482 que Diégo Cão (ou Diégo Cam) atteignit pour la première fois le Zaïre — nom donné au Congo — qu'il appela « Rio do Padrão » après avoir élevé sur la rive, selon l'habitude, une stèle commémorative, ou « padrão ». Il n'effectua un second voyage qu'en 1485, remontant l'estuaire, puis envoyant des messagers prendre contact avec le souverain, le « Mani Congo », qui résidait dans sa capitale : Banza Congo. Celle-ci était située à une vingtaine de jours de marche en direction du sud. C'est à partir de cette date que les relations entre le Portugal et le Royaume de Congo prirent un tour suivi, marqué notamment par un échange d'ambassadeurs, l'envoi au Congo de missionnaires et d'artisans, et finalement la conversion du roi, qui fut baptisé en mai 1491 avec ses principaux vassaux, et prit le nom de dom João (ou dom Joan).

L'autorité du Mani Congo s'étendait théoriquement du Cap Lopez au nord au Cap de Lédo au sud, c'est-à-dire entre les deuxième et dixième degrés de latitude sud, sur une série de provinces dont l'obéissance était sans doute fonction de l'éloignement, de la fidélité des « princes » qui les gouvernaient, et de la puissance réelle du souverain. L'appui des Portugais, l'enrichissement provoqué par une activité commerciale accrue, la possession d'armes à feu, permirent au roi de Congo d'être particulièrement respecté au XVIe siècle par ses vassaux ; dès cette époque cependant, toute la région située au nord du fleuve Congo échappait pratiquement à son contrôle direct, et en particulier le Royaume de Loango, dont le souverain, le Ma Loango, était installé à Bouali ou Boali[1].

A. LE ROYAUME DE LOANGO

1. Organisation politique du royaume.

Les limites du royaume de Loango sont mal connues, et l'autorité du souverain devait s'exercer certainement plus ou moins loin de la capitale selon les époques. Les témoignages des voyageurs européens sont souvent contradictoires, et toujours imprécis ; ils ne pouvaient d'ailleurs

1. Au XVIIe siècle, on appelait aussi le Loango « terre des Bramas » ou « des Brames ».

guère se référer qu'aux indications des notables avec lesquels ils avaient été en relation. Dans la partie méridionale du pays, les petits royaumes de Ngoyo (ou Ngoy, ou Angoy ; capitale : Boma) et de Kakongo (capitale : Kingélé) étaient en principe vassaux du Loango, et lui payaient un tribut symbolique, au moins à chaque avènement d'un nouveau souverain. En réalité, la suzeraineté du Ma Loango devait, dans les régions littorales, s'étendre à peu près dans les limites des frontières congolaises actuelles, ou un peu plus loin vers le nord, jusqu'à Mayumba, extension qui correspondait en fait à celle du peuplement Vili.

Nos connaissances sont encore plus vagues en ce qui concerne les limites orientales. Les traditions Vili affirment que le royaume comptait sept provinces comme le rappelle l'écusson du Loango : au-dessus d'un boa déroulé, symbole de la grande force calme, figure une main ouverte, paume en avant, dont les doigts joints sont surmontés par sept étoiles disposées en arc de cercle, et de la devise « Likanda likoko lisimba mboté samboali », c'est-à-dire : « La paume de la main a tenu sept étoiles ». Différents recoupements permettent de localiser approximativement ces provinces.

Au cœur du royaume, se trouvait *Mampili*, « pays plat, bien peuplé, plein de bois et d'arbres fruitiers » (Dapper) ; elle s'étendait entre la côte et le cours de la Ntombo ; d'après les légendes, c'est près de cette rivière que s'élevait d'abord la capitale, Nganda Mpili (dont le nom signifierait à peu près « la Cour du royaume »), là où les premiers arrivants se seraient arrêtés au cours de leurs migrations. La capitale aurait ensuite été transférée à Bouali, pour des questions de ravitaillement en eau. Sur la rive droite du Kouilou se trouvait *Matchilounga :* il existe encore un gros village appelé Tchilounga, près de la côte, à la hauteur de Pointe Kounda, et son chef possède une réelle autorité. Vers le sud, se situait *Maloandjili* « très fertile et très peuplée » (Dapper) ; dans le chef-lieu, Loandjili, les rois se faisaient inhumer, et leur nécropole, entourée d'une clôture faite de défenses d'éléphants, était encore visible au XIXe siècle. En direction de l'intérieur, *Ngakanou* correspondait à peu près à la région de Holle, et assurait le contact avec *Mayombe*, qui couvrait le massif montagneux portant ce nom. Au-delà enfin, on distinguait *Makangou* (pays Loumbou) et *Mankougni* (Vallée du Niari).

Une telle extension aurait amené le Royaume de Loango au contact du Royaume Téké, dans la région de Kimbédi-Loutété, qui marque la limite orientale de la Vallée du Niari. Mais il est fort probable que les traditions orales des Vili ont tendance à embellir quelque peu le passé. La suzeraineté des souverains de Loango sur les Kamba et les Kougni n'est pas prouvée. Les Yombé eux-mêmes admettent difficilement avoir subi un jour une autorité quelconque, et considèrent encore que le chef le plus puissant du Mayombe, qui portait le titre de Ma Kaya, était l'égal du Ma Loango : « Ma Kaya si Ma Loango » (le Ma Kaya est comme le Ma Loango), répondent-ils lorsqu'on les questionne à ce sujet, en se référant à une expression courante. Quant aux Loumbou, ils rejettent toute autorité passée même symbolique, et en veulent pour preuve le nom du village de Sintou Kola, situé sur la façade occidentale du Mayombe, qui signifierait « limite du royaume » (Vili). Il est vrai que leur arrivée en ces lieux est récente, ce qui affaiblit quelque peu la valeur de l'argument.

L'origine de la lignée royale du Loango fait l'objet de plusieurs légendes. La plus courante affirme qu'un jour, alors que le peuple Vili était sans chef, une femme inconnue de tous arriva en pirogue par l'Océan, et accosta à l'extrémité de la Pointe-Indienne, dont le nom était Sînda[1]. Elle était enceinte, et accoucha bientôt d'un fils qui fut le premier roi de Loango[2]. Elle eut ensuite plusieurs filles, dont les enfants devaient régner à leur tour (neveux du roi : fils de ses sœurs), mais se disputèrent la succession. Lasse des querelles et des guerres qu'elles provoquaient, la population décida de séparer les principaux antagonistes en leur assignant à chacun une résidence différente : la branche aînée, celle des Kondé, dans la terre du même nom ; la branche cadette, celle des Nkata, dans la région de l'actuelle agglomération de Tchivoula. Désormais, les souverains furent choisis

1. Le nom de Pointe-Indienne date de la période de la traite des Noirs, sans doute par allusion aux esclaves, ou « pièces d'Inde » qui étaient embarqués en ce lieu.

2. Pour d'autres, cette femme aurait été envoyée par le Mani-Congo lui-même : trace peut-être de l'ancienne vassalité ainsi reconnue.

tantôt dans l'une et tantôt dans l'autre descendance (le souverain actuel, Moé Poaty III, appartient à la branche aînée). Le système de succession semble bien en effet avoir été électif : la population de la capitale — en fait les principaux chefs qui l'habitaient — choisissait un nouveau roi, mais parmi un nombre restreint de candidats.

Le Ma Loango avait une autorité absolue sur ses sujets, et sa personne faisait l'objet de nombreux interdits ; par exemple, nul ne pouvait le voir manger ni boire sous peine de mort, et l'on trouve mention, dans les récits, de ce fils ou neveu du roi qui fut exécuté sur-le-champ pour avoir accidentellement transgressé cette règle. Mais lui-même ne pouvait traiter directement avec les étrangers, ce qui assurait à certains les fructueux avantages du trafic avec les Européens... Le gouvernement du pays était entre les mains d'un conseil réunissant plusieurs ministres, sur les titres et les fonctions desquels les témoignages ne sont pas toujours concordants. Le plus important était le Ma Mboma si Loango, sorte de Premier ministre qui assurait en particulier l'intérim du trône entre la mort d'un souverain et l'élection de son successeur, période parfois très longue ; d'après Dapper[1], il était en même temps « gouverneur de Loangiri » (Loandjili : la province où se trouvait la capitale). Il y avait aussi un ministre des Finances : « Ma Safi si Loango » ; un ministre de la Guerre : « Ma Nkaka » ; un ministre des Affaires Étrangères : « Ma Ngovo » ; un ministre du Commerce : « Ma Fouka ». Ce dernier, qui contrôlait les marchés afin de percevoir les taxes, se trouva donc être le plus fréquemment en relation avec les Européens qui devaient lui verser une redevance, ou « mokanda », pour être autorisés à trafiquer, et un généreux pourboire afin qu'il n'entrave pas les opérations ; c'est ainsi que le titre de Ma Fouka devint un nom commun — mafouk ou mafouque — et servit bientôt à désigner tous les chefs, si peu influents qu'ils fussent. Le « Mani Mbélé » enfin, était une sorte de représentant en mission, que le roi envoyait en province auprès des gouverneurs ; l'insigne de ses fonctions était le « mbélé », espèce de poignard en argent, ajouré et non tranchant, à bout rond[2].

Les provinces du royaume étaient administrées par des « gouverneurs » qui s'apparentaient de près à la famille royale régnante ; ils étaient d'essence noble, et faisaient donc précéder leur patronyme du mot « Moé »[3]. Ils manifestaient plus ou moins leur indépendance vis-à-vis du souverain. Ils ne faisaient par là qu'imiter un exemple venu d'en haut ; d'après une tradition rapportée par un missionnaire à la fin du XIXe siècle, c'est au milieu du XVIIe siècle que le prince gouvernant le Loango pour le compte du Mani Congo aurait rejeté l'autorité de celui-ci et abandonné son titre de « Moéné » pour celui de « Mani »[4]. Mais les représentants du souverain dans les provinces voyaient leur propre puissance battue en brèche par les chefs locaux, les « mfoumou », extrêmement nombreux. Quant à la population, elle se divisait en hommes libres (appelés aussi mfoumou) et en esclaves domestiques, ou esclaves de cases, dont la situation n'avait d'ailleurs rien de misérable.

Il ne faut pas surtout imaginer une société hiérarchisée de façon rigoureuse, et des pouvoirs soigneusement délimités. Les quelques descriptions partielles qui nous ont été laissées ont dû employer un langage mal adapté à la situation, et ont introduit dans le schéma de la pyramide sociale une clarté qui n'y était certainement pas. De même, les titres de princes, ministres, gouverneurs, sont des approximations. C'est ainsi que Degrandpré, qui visita la côte d'Afrique en 1786 et 1787, tient à mettre les choses au point pour ses lecteurs : « Ce mot de roi, celui de ville, celui de maison, etc., peuvent induire en erreur des Européens ; je préviens donc une fois pour toute que ce roi est un nègre marchant nu-pieds, le corps nu, mangeant avec ses doigts, assis par terre, et habitant une hutte de paille. » Il y a là peut-être quelque exagération dans les termes, qui prennent le contrepied de ce qu'écrivaient certains (les Portugais ne parlaient-ils pas parfois du

1. O. DAPPER, *Description de l'Afrique...*, traduite du flamand d'... ; à Amsterdam, chez Wolfgang, Waesberge, Boom et Van Nomeren, 1676, 534 p., cartes h. t.

2. Il avait 16 à 18 pouces de long, 5 à 6 pouces de large, et on l'appelait aussi « couteau Mayombe » (d'après L. DEGRANDPRÉ, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787...*, Paris, Dentu, imprimeur-libraire, Palais du Tribunat, Galerie de bois, n° 240, An IX (1801).

3. Si père et mère étaient également nobles ; « Moé fou » si l'un des deux ne l'était pas. Cette règle est toujours en vigueur, mais peu respectée : sous les tropiques comme ailleurs, on n'aime pas reconnaître une ascendance « roturière »...

4. Le premier indiquait un rang inférieur ; le roi de Congo était le « Mani-Congo ».

roi et de ses « fidalgos » ?). Mais les difficultés et les lenteurs de la circulation par des pistes quelquefois peu sûres, l'éparpillement de la population en petites unités familiales ou claniques non encore fixées, l'absence de lien entre l'homme et la terre, s'opposaient à l'établissement d'une monarchie bien centralisée et autoritaire, dont les ressources ne pouvaient d'ailleurs être importantes : les redevances étaient payées en nature.

2. L'activité économique.

L'activité, dans le royaume de Loango, était essentiellement agricole. Dans une « Description générale de l'Afrique » datant de 1660, et parlant du Royaume de Loango ou Royaume des Bramas[1], on relève cette indication concernant la « contrée de Banza Loango » (région de Diosso) : elle semble « un paradis terrestre » puisqu'on y fait « deux moissons en quatre mois », que « la vendange dure neuf mois » pour le vin de palmier appelé « malafa » et trois mois pour celui qui est appelé « matamba »[2]. La population se livre aussi à la pêche sur la côte, à la chasse dans l'intérieur du pays ; mais les hommes passent également « des jours à boire et à jouer ». On a remarqué la répartition des tâches, qui confie aux femmes les travaux agricoles : « Les femmes sont employées à fouir et cultiver la terre, et faire tous les autres offices les plus vils. » En 1686, Dapper donne davantage de précisions : dans le pays, on cultive le gros et le petit millet, les ignames, les courges, le tabac, la canne à sucre, l'ananas, et des racines farineuses appelées « mandioques », qui doivent être le manioc, plante d'importation relativement récente à ce moment-là. On récolte plusieurs sortes de pois, et le cocotier est rare. La terre est travaillée à la main, à l'aide d'une pioche dont le fer est triangulaire et recourbé. Le petit bétail est très abondant, et l'on récolte aussi beaucoup de vin de palmier, dont les habitants font une forte consommation.

Il existe un artisanat assez actif : forgerons, potiers, fabricants de pirogues, polisseurs de corail et d'écailles, tisserands surtout ; ces derniers produisent des nattes et des étoffes faites en fibres tirées du palmier-bambou, ayant la forme de « mouchoirs carrés », et qui servent de monnaie[3]. La pêche fournit une part importante de la nourriture ; les Vili mangent en effet « beaucoup de poissons frais et fumés ». Le commerce est actif avec les royaumes voisins : Pombo, Sondi (pays Soundi ?) et « le pays du grand Makoko », c'est-à-dire le Royaume Batéké ; mais dans ce dernier cas, il est souvent perturbé par les raids des féroces Iaga, ces guerriers cruels qui avaient dévasté le Royaume de Kongo. Les Loangos se procurent des esclaves, du cuivre, du plomb, du fer, des queues d'éléphants (dont ils font des colliers et des ceintures de poils tressés) ; en échange, ils donnent du sel, de l'huile de palme, des tissus et des nattes.

La capitale, Boali, est présentée comme aussi grande que Rouen, et offrant de grandes rues propres bordées de palmiers, de bananiers, et de divers arbres fruitiers. Elle est divisée en plusieurs quartiers ayant à leur tête un « capitaine ». Au centre, se trouve une grande place carrée, entourée d'une palissade ; les maisons sont longues, avec des toits plats (cette dernière indication est assez surprenante ; mais l'auteur a peut-être voulu dire que les deux pans étaient peu inclinés). Un siècle plus tard, Degrandpré écrit : « Banza Loango a bien près d'une lieue carrée, ce qui fait presque quatre lieues de tour ; et cependant, un aussi grand espace ne renferme pas plus de de cinq cents entourages, contenant une population d'à peu près 15 000 âmes. Chaque entourage est environné d'un terrain cultivé en manioque pour l'usage des habitants. » Ceci laisse à penser que dans son paysage « urbain », le Boali d'alors ne devait pas être tellement différent du Diosso d'aujourd'hui, supposition que renforce cette anecdote puisée dans une relation faite par deux missionnaires en 1766 : « Les missionnaires traversèrent ainsi la ville de Loango qu'on dit avoir

1. « Description générale de l'Afrique, seconde partie du monde, avec tous ses empires, royaumes, estats et républiques, où sont dédvits et traitez par ordre leurs noms, assiettes, confins, mœurs, richesses, forces, gouvernements et religions, et la généalogie des Empereurs, roys et princes souverains, lesquels y ont dominé jusques à présent », par P. DAVITY, Seigneur de Montmarin, Gentilhomme ordinaire de le Chambre du Roy, Paris, Denys Bochet et Louis Billaine, MDCLX.

2. On reconnaît le vin de palmier à huile *(malafou)* et le vin de palmier bambou *(matombé)*.

3. D'après le narrateur, ils sont appelés alors « libongo ». Il est curieux de constater que le mot « bongo », qui en est le singulier, sert toujours à désigner l'argent, la monnaie, dans le langage courant.

une lieue de circuit, et si peuplée, disent les nègres, qu'on n'en saurait nombrer les habitants. Les maisons sont basses, éloignées les unes des autres, entourées d'arbres et de foin haut de huit à neuf pieds, dont toutes les rues sont garnies, de sorte qu'il ne reste au milieu qu'un tout petit sentier. »

Le chiffre avancé, de 15 000 âmes, est difficilement contrôlable. En tenant pour vraie la superficie d'une lieue carrée, soit environ 16 km², la densité de la population « urbaine » aurait approché de 1 000 habitants au km², soit 10 habitants à l'hectare. Dans les quartiers les plus peuplés des villes actuelles, là où les maisons sont les plus serrées, la densité moyenne n'atteint que rarement 250 habitants à l'hectare. Un chiffre de 10 habitants à l'hectare se rencontre seulement sur la frange des grosses agglomérations, dans les quartiers en cours d'extension, où les espaces inoccupés sont encore très nombreux. Les « entourages » ne devaient pas être autre chose que les « concessions » qui nous sont familières ; chacune abritait une famille plus ou moins nombreuse, dont l'importance variait avec le nombre des épouses et des enfants du mari, avec aussi celui des collatéraux composant le groupe familial, et vivant dans plusieurs cases. Cependant, 30 personnes par « entourage » paraît être beaucoup ; il devait y avoir davantage d'enclos, ou nettement moins d'habitants à Loango.

La position géographique occupée par la population Vili lui donnait un avantage primordial : celui d'intermédiaire nécessaire entre les trafiquants européens qui venaient sur la côte acheter diverses marchandises, et les tribus de l'intérieur qui pouvaient en fournir : produits d'origine agricole, obtenus par ramassage, ou par cueillette, comme le caoutchouc, les palmistes, les noix d'ongokéa, certaines écorces ou certains bois ; produits animaux comme l'ivoire ; et naturellement, des esclaves. Ces derniers venaient parfois d'assez loin. Dans son ouvrage sur le Royaume du Congo, L. Cahun[1], reprenant des indications données par Pigafetta, écrit à propos des Anziques (Batéké) : « Ils troquent avec ceux du Congo des esclaves venant de chez eux ou des confins de la Nubie, du lin et de l'ivoire, contre du sel, des coquilles de Loanda qui leur servent de monnaie, ou d'autres de l'île de Saint-Thomas (São Tomé) dont ils font des ornements, des étoffes de soie, des couteaux, des verroteries et autres marchandises portugaises. »

Faut-il rappeler ici que l'esclavage était une tradition ancienne au sein de la société indigène, où il sanctionnait un méfait, une dette impayée, une faute grave contre la coutume, etc. Mais c'est le « marché » ouvert par les trafiquants sur les côtes orientales (Arabes) et sur les côtes occidentales (Européens), qui déclencha le commerce des esclaves. Vendre un homme était plus immédiatement rentable que de le faire travailler pendant de longues années. Ainsi se trouva mis en place un funeste mécanisme : quoi de plus tentant, pour un chef local ou pour un souverain, que d'étendre de plus en plus la notion de méfait afin de multiplier les coupables à punir, ou de se procurer des esclaves parmi les peuples voisins par des coups de main ou des razzias ? Tout individu qui appartient à un autre groupe tribal n'est-il pas à priori un ennemi ? La conjonction de ces deux facteurs — interne et externe — entraîna donc la mise en route et la croissance de la traite, qui connut sa plus grande intensité au cours du XVIIIe siècle.

Les navires venaient chercher la « marchandise » en divers points de la côte du Loango : à Mayumba, où résidait un représentant du Ma Loango, à Bas-Kouilou, où l'achat se faisait sous le contrôle d'un mafouque indépendant du gouverneur de la province de Matchilounga ; à Loango même, et enfin à Ponta Negra (Pointe-Noire). Les esclaves arrivés par caravanes, étaient logés au rez-de-chaussée obscur de grandes cases surélevées appelées « barracons », où ils devaient attendre la visite de l'acheteur et leur embarquement. D'après Degrandpré, les possibilités d'achat étaient faibles à Bas-Kouilou, et les bateaux ne passaient y prendre, la plupart du temps, « qu'une douzaine de captifs ». Il fallait d'ailleurs les emmener à bord en franchissant la barre de l'estuaire, les navires négriers restant au large. A Loango, les opérations étaient plus aisées : les navires mouillaient dans la baie ; les trafiquants franchissaient ensuite dans une embarcation légère « un lac appelé 'barrachouas' » (sans doute la lagune abritée derrière le cordon sableux), et les achats

1. L. CAHUN, *Le Congo. La véridique description...*, Bruxelles, 1833, J.-J. Gay, libraire-éditeur, 1 vol., 213 p., 3 cartes (bibl. *in fine*).

se faisaient « sur une petite montagne située au bord de la mer » : il s'agit vraisemblablement de la colline allongée qui domine la baie, et qui fut à partir de 1883 le site du Loango français, chef-lieu administratif. Les transactions s'opéraient par l'intermédiaire d'interprètes agissant pour le compte du Ma Fouka, et exigeaient, pour être menées à bien, force cadeaux destinés au roi, à sa mère, à sa femme principale, au Premier Ministre, au Ma Fouka, aux interprètes, etc. Les prix d'achat s'en trouvaient grevés d'autant.

D'après le même auteur, les esclaves offerts à Loango étaient pour un quart des Téké, pour un sixième des « Quibangues » (Kougni et Loumbou de la région de Kibangou ?), les autres étant surtout des « Mayombe » (Yombé). La proportion de ces derniers devait donc être assez élevée ; il est dit aussi ailleurs que les « Mayombe » étaient assez recherchés pour leur force et leur grande résistance aux travaux pénibles. Ceux qui, dans ce commerce, tenaient le rôle de fournisseurs, n'étaient pas sans courir également quelques risques, les acheteurs se livrant parfois à la pratique du « poignage » : tel qui offrait quelques esclaves était attiré sous un prétexte quelconque en un lieu discret, ou à bord du navire, ou bien encore était enivré, et se trouvait saisi lui-même, venant ainsi grossir le nombre des victimes. Il n'existe pas de chiffres précis concernant les effectifs sur lesquels a porté la traite, et toute spéculation au sujet des effets démographiques qu'elle a pu avoir ici, est vaine. Les Yombé en ont sans doute beaucoup souffert, et pas seulement ceux du Congo « français ». Par contre, les Vili, ou du moins les principaux et les plus habiles d'entre eux, ont tiré le plus grand profit de ce trafic, jouant à la fois le rôle de commerçants et de courtiers en « bois d'ébène » et autres produits, jusqu'à ce que la traite négrière soit prohibée et disparaisse, au cours de la seconde moitié du XIXe siècle[1].

B. LES DÉBUTS DE LA COLONISATION

L'occupation par la France des côtes congolaises et l'extension rapide des possessions vers l'intérieur du pays, ont été la conséquence directe des rivalités qui, dans le dernier quart du XIXe siècle, opposaient en Afrique Centrale plusieurs nations européennes. Mais alors qu'ailleurs, c'est bien souvent l'installation d'un point d'appui littoral qui entraîna la formation d'une colonie, ici, c'est la création d'un poste militaire à quelque 500 km de l'Atlantique, qui exigea la recherche d'une voie d'accès plus courte que celle qui avait été utilisée jusque-là. Pour comprendre la situation, il est nécessaire, sans entrer dans les détails qui relèvent de l'histoire, d'évoquer l'action du Roi des Belges, Léopold II, dont l'ambition fut de doter son pays d'un empire colonial.

1. Les rivalités internationales en Afrique Centrale.

L'Afrique Centrale était encore à peu près inconnue en 1875, et il paraissait possible d'y acquérir des territoires et d'en exploiter les richesses naturelles, qu'on imaginait volontiers immenses. Mais il fallait d'abord y pénétrer. La France était déjà en place sur les côtes gabonaises : marins et explorateurs pensèrent utiliser les fleuves dont ils connaissaient les embouchures ; mais successivement le Gabon, la Como, le Rio Muni, déçurent les espoirs qu'ils avaient suscités : aux très larges estuaires succédaient bientôt, en amont, des cours d'eau de dimensions modestes, sur lesquels la navigation devenait rapidement impossible. Leur tracé même ne permettait pas de pénétrer fort avant dans l'intérieur. C'est Paul du Chaillu qui, ayant atteint la Ngounié en 1859, entendit parler pour la première fois d'un grand fleuve nommé « Ogowai ». Les tentatives de remontée se suivirent de près entre 1862 et 1867 ; interrompues par la guerre de 1870-1871, elles reprirent avec Marche et Compiègne, qui parvinrent au confluent de l'Ivindo en 1874, tandis que plusieurs expéditions anglaises et allemandes parcouraient le pays. Mais c'est S. de Brazza qui devait pousser au-delà, et gagnant le Congo par les plateaux Batéké, prouver que l'Ogooué ne permettait pas d'atteindre de façon rapide et pratique le cœur de l'Afrique (1875-1878).

1. En 1884, le Français Veistroffer rencontra encore dans le Niari une petite troupe d'esclaves « la fourche au cou », et put en délivrer un.

Du 12 au 19 septembre 1876, le roi Léopold II réunissait à Bruxelles une conférence internationale dont le but officiel, énoncé dans le discours d'ouverture, était de définir les moyens nécessaires pour « ouvrir à la civilisation la seule partie de notre globe où elle n'ait pas encore pénétré, de percer les ténèbres qui enveloppent des populations entières ». La conférence décida de fonder l'Association Internationale Africaine (A.I.A.), comprenant des comités nationaux, et qui devait susciter des explorations, les coordonner, les appuyer financièrement et moralement, fonder des stations hospitalières et scientifiques, lutter contre la traite des esclaves. L'A.I.A. adopta un drapeau : bleu, frappé d'une étoile d'or. Le comité belge de l'A.I.A. commença de fonctionner dès novembre 1876.

Personne cependant ne se faisait beaucoup d'illusions sur les desseins réels du Roi. Ils se précisèrent bientôt lorsqu'il engagea au service de l'A.I.A. l'explorateur Stanley, qui venait de traverser l'Afrique d'est en ouest (1874-1877), en perçant le secret du fleuve Congo « qui est et restera la grande route commerciale vers l'ouest de l'Afrique Centrale »[1]. En effet, sous l'impulsion des deux hommes, il se constitua en novembre 1878 un « Comité d'Étude du Haut-Congo », à capitaux exclusivement belges, et dont les projets étaient ouvertement intéressés : construction d'un chemin de fer longeant la partie non navigable du fleuve, en aval du Stanley-Pool, création d'établissements commerciaux dans le Haut-Congo. En route pour l'Afrique en 1879, Stanley reçut des instructions secrètes qui lui enjoignaient d'obtenir des droits de souveraineté dans les régions traversées : il s'agissait donc bien d'aboutir à la création d'un nouvel État, domaine particulier de Léopold II. En septembre 1879, Stanley arrivait à pied d'œuvre, à Banane (estuaire du Congo), et commençait à percer une route en direction de l'intérieur.

Savorgnan de Brazza était mieux placé que quiconque pour comprendre les buts réels de l'entreprise. Dans une lettre du 30 août 1879, il écrivait : « Je dois signaler l'importance commerciale et surtout politique que va prendre le Gabon par l'Ogooué, et la partie encore inoccupée de la côte qui s'étend jusqu'aux possessions portugaises d'Angola (...). Une grande révolution va s'opérer dans le commerce de l'Afrique intérieure, et ce ne sera plus par la côte orientale que s'écouleront ses produits (...). La nation européenne qui aura su prendre position sur la partie de la côte où sera le débouché naturel de cette immense voie de communication (le Congo) aura créé un immense marché à son activité commerciale, tout en assurant sa prépondérance dans un pays que la facilité des communications que la nature y traça, appelle fatalement à un immense avenir »[2].

Cette claire vision de l'avenir explique la hâte avec laquelle l'explorateur français repartit en Afrique en 1879, sans même attendre que soient votés les crédits de 100 000 F[3] qui lui étaient promis. On sait quels furent les résultats de sa seconde expédition (1879-1882) : fondation de Franceville, traité avec le Makoko des Batéké pour la cession d'un territoire comprenant les deux rives du Stanley-Pool, création sur la rive droite du poste de Ntamo, ou Nkouna (parfois aussi appelé Mfoa), prenant Stanley de vitesse et donnant à la France des droits d'antériorité, précieux gages pour une négociation au cours d'une conférence internationale. Mais S. de Brazza savait par expérience que la route de l'Ogooué et de l'Alima était longue et difficile, nécessitant en outre un portage entre les deux bassins fluviaux. Il importait donc de trouver une route directe joignant le Stanley-Pool à la côte, afin de débloquer celui-ci. C'est pour cela qu'il prit, en novembre 1880, la direction de l'ouest, cherchant à atteindre la Vallée du Niari, dont on lui avait laissé entendre qu'elle constituait une bonne voie de passage. Mais il dut bientôt, devant l'hostilité des populations Soundi, obliquer vers le sud-ouest, afin de rejoindre et suivre le Congo. C'est en cours de route qu'eut lieu la rencontre avec Stanley, stupéfait d'avoir été devancé, et irrité de voir ses projets contrariés par l'installation de la France là où il espérait aboutir[4].

Brazza n'avait pu cependant explorer le Niari, et ignorait donc s'il constituait la voie de passage supposée ; il devait le faire en partie l'année suivante. En effet, quittant Stanley, il gagnait

1. Article de Stanley dans le *Daily Télégraph* du 12 novembre 1877.
2. Cf. *J. O. du Congo Français*, nº 4, 20 février 1895.
3. Francs français de l'époque.
4. La rencontre se plaça dans les Monts de Ntambi-Mbongo, à 15 jours de marche du Stanley-Pool.

la côte à Banane, revenait en bateau à Libreville, y passait vingt-quatre heures seulement et remontait à nouveau l'Ogooué jusqu'à Franceville. De là, il partait en direction du sud, passait à l'une des sources du grand fleuve, et arrivait sur le Niari. Grâce aux renseignements obtenus, il comprenait alors que celui-ci devait être une branche amont ou un affluent du « Quillou » dont l'embouchure, déjà connue, se trouvait à une quarantaine de kilomètres au nord-ouest de la baie de Loango. La mission allemande du Dr. Guesfeldt l'avait remonté sur une centaine de kilomètres en 1875-1876, pénétrant très avant dans le Mayombe. La route cherchée ne pouvait être que celle-ci. Nous ignorons pour quelles raisons Savorgnan de Brazza n'entreprit pas la descente du Niari-Kouilou ; est-ce parce qu'il n'existait aucun poste français sur cette portion de la côte ? Tournant vers le sud, il franchissait la Loudima et se dirigeait à nouveau vers le Congo. Il dut ainsi longer le Mayombe sur sa façade orientale et se faire une idée de l'obstacle qu'il dressait entre la côte atlantique et la dépression du Niari : la chaîne présente là un mur quasi continu de hauteurs, au pied desquelles s'étendent de vastes marécages. Mais sa seconde expédition se terminait : arrivé à Landana en avril 1882, il regagnait la France en passant par l'Angleterre. Accessoirement, il avait confirmé l'existence de gîtes métallifères dans cette partie de l'Afrique — cuivre vers Mindouli, plomb et zinc plus à l'ouest — qui devaient être mis en exploitation quelques années plus tard[1].

De retour en France, Savorgnan de Brazza n'eut de cesse que l'opinion publique et les milieux officiels aient pris conscience de l'intérêt de ses découvertes, et que la ratification du traité signé à Mbé avec le Makoko lui ait donné une valeur internationale. Il écrivait en août 1882 : « L'avenir est à Ntamo, notre station du Congo. Un traité nous le cède, ratifions-le, si nous ne voulons pas perdre à tout jamais notre influence sur cette vaste contrée dont Ntamo est la clef. Le commerce et l'industrie français n'attendent que cette mesure qui leur assure une protection efficace pour entrer dans la voie. Alors, sûrs de l'avenir, ils sauront trouver les capitaux nécessaires pour la construction, au moment venu, d'un chemin de fer de 400 km qui leur assurera, sans concurrence possible, le débouché du plus vaste ensemble de rivières navigables que la nature ait tracées en Afrique. »

Mais le rôle que pouvait jouer dans l'avenir la Vallée du Niari n'avait pas échappé à l'A.I.A. Devancée sur le Stanley-Pool, celle-ci chercha à prendre sa revanche en occupant la première cette voie de communication. Dans les instructions qu'elle envoyait à Stanley à la fin de 1882, elle était très explicite ; par exemple, le 30 octobre 1882, l'explorateur se voyait chargé « d'étendre le territoire de Manyanga (sur le Congo, en aval du Pool), et le mettre en communication avec le Niari, soit par des traités, soit par une concession de terres, afin de construire une route du fleuve Congo au Niari, puis jusqu'au confluent Niari-Kouilou. Fonder deux stations : l'une au confluent du Niari-Kouilou, l'autre dans la Vallée du Niari, et les placer sous le commandement d'Allemands ou d'Anglais ». La mesure visait clairement à couper Ntamo de la côte. Cinq semaines plus tard, le projet apparaît encore plus ambitieux : « Ne rien négliger pour s'installer à l'embouchure du Kwilu, ou obtenir une portion de côte entre le Kwilu et le parallèle 5° 12' de latitude sud ; envoyer d'urgence une mission négocier la cession de territoires sur la rive gauche du Kwilu, ou le long de la côte, entre le Kwilu et les possessions portugaises » (6 décembre 1882). Enfin, quand il s'avère que Brazza va repartir en expédition pour la troisième fois, les instructions insistent : « Il faut prendre Brazza de vitesse ; s'établir sur le Kwilu avant mars (1883) ; chercher un second point côtier : l'embouchure de la Loémé ; la remonter pour savoir si elle offre un passage vers l'intérieur » (6 janvier 1883). Sous l'impulsion de Grant Eliott, huit postes furent fondés, qui s'échelonnaient le long du Kouilou, de l'embouchure à la Loudima : Alexandreville, Grantville, Rudolfstadt, Frankville, Straucheville, Baudoinville, Stéphanieville et Philippeville. En fait, pour l'A.I.A.,

1. Savorgnan de Brazza aurait pu être devancé largement dans ces régions par un autre officier de marine français ; en 1860, l'Enseigne de Vaisseau V. Guillemin sollicitait par lettre l'appui du Ministre de la Marine pour un voyage d'exploration qu'il projetait de faire au Loango ; dans cette lettre, il déclarait avoir acquis « la certitude qu'il existait... des mines de cuivre considérables, reconnues antérieurement par le Capitaine de Vaisseau D. commandant l'aviso *Achéron* ». Il avait trouvé un commanditaire marseillais, et possédait des échantillons. La demande n'eut pas de suite.

il s'agissait avant tout de prendre des gages, en vue des négociations internationales qui n'allaient pas manquer de s'ouvrir.

Cette politique était néanmoins gênante pour la France, et Savorgnan de Brazza hâtait les préparatifs. Sa troisième expédition eut un caractère officiel, « national », puisqu'il était nommé « Commissaire du Gouvernement de la République Française dans l'Ouest Africain ». A ce titre, il dirigeait la « Mission de l'Ouest Africain » et disposait de crédits substantiels. Ses intentions étaient de réaffirmer la présence française au Congo en rapportant au Makoko le traité de 1880 ratifié par le Gouvernement, de pousser l'exploration vers le nord, en remontant le Congo et ses affluents, et enfin de s'assurer des débouchés sur l'Atlantique. C'est dans ce troisième but que dès le commencement de l'année 1883, le navire *Le Sagittaire*, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Cordier, avait été envoyé le long de la côte, entre Kouilou et Loémé, avec ordre d'occuper quelques points d'appui.

2. L'installation de la France sur la façade maritime.

Le lieutenant Cordier fut bien servi par le hasard. Un incident survenu dans la baie de Loango — une baleinière avait chaviré dans les vagues, et les marins avaient eu leurs vêtements, mis à sécher sur la plage, volés par des villageois — permit au commandant d'intervenir auprès du Ma Loango : l'instigateur du vol était sous son autorité directe. En réparation de l'affront infligé à ses nationaux, la France obtint la propriété pleine et entière d'un terrain situé au fond de la baie, dans sa partie méridionale. Le roi se plaçait sous la suzeraineté de la France, qui le reconnaissait comme tel, et il acceptait sa protection (articles 1 et 2 du traité) ; il garantissait la liberté du commerce (articles 4 et 5). Le document officiel était paraphé le 12 mars 1883 par le roi et plusieurs de ses ministres, dont la signature était authentifiée par les gérants de deux maisons de commerce installées depuis une date plus ancienne (Saboga et Daumas-Béraud). Ce traité constituait donc la première prise de possession de la France sur la côte du Loango.

L'installation d'une base à Pointe-Noire fut plus difficile. *Le Sagittaire* avait bien débarqué un petit détachement à l'extrémité de la langue de terre, mais celui-ci se heurtait, dans ses tentatives de prise de contact, à l'hostilité manifeste des habitants. Ceux-ci étaient mis en garde par les commerçants, pour la plupart portugais, qui craignaient de ne plus jouir d'une entière liberté de négoce. Il est vraisemblable aussi que les agents de l'A.I.A. n'étaient pas étrangers à cette attitude. Les indigènes étaient facilement persuadés que les Français n'avaient d'autre but que de reprendre la traite négrière. A l'arrivée de Brazza, fin mai 1883, la situation n'avait pas évolué : les deux groupes restaient face à face, sans que s'instaure un dialogue quelconque.

Les événements qui se déroulèrent alors sont connus surtout par le récit qu'en a laissé le principal acteur, A. Veistroffer, membre de l'expédition. Le chef le plus influent de la région était André Loèmba (ou Loèmbo), qui se refusait à entrer en relation avec les Français. Afin d'éviter l'emploi de la force, le lieutenant Cordier se rendit à Landana, d'où il revint avec le neveu de Loèmba, élève à la Mission catholique, et avec le père Augouard. Ce dernier put avoir une entrevue avec le chef, au village de Tchibamba, et celui-ci consentit à se soumettre, mais ne tint pas ses promesses. Il fallut donc en venir à des mesures coercitives, que rapporte ainsi Veistroffer : « Le commandant du *Sagittaire* établit le blocus de la côte, et signifia aux trafiquants et aux indigènes d'avoir à rester chez eux. Nul ne devait sortir, sous peine d'être cueilli par une de nos patrouilles, et retenu prisonnier à bord du bâtiment de guerre, jusqu'à la reconnaissance de notre suprématie. En huit jours, nous arrêtâmes, sans effusion de sang, plus de 200 Noirs et les deux commerçants européens qui avaient cru pouvoir braver impunément notre défense. Voyant cela, A. Loèmba se rendit, et consentit, sous la pression de ses sujets, à s'incliner devant notre autorité. » Amenant avec lui les principaux chefs des villages voisins, il signait, le 21 juin 1883, le traité plaçant son pays sous la suzeraineté et le protectorat de la France, et lui cédant le terrain demandé[1]. C'est en quelque

1. Il nous paraît intéressant de donner ici le texte intégral de ce traité (Archives du Kouilou, Pointe-Noire, hôtel Ottino). *(Voir page suivante).*

sorte l'acte de naissance de Pointe-Noire. Mais cet incident met bien en évidence la très faible autorité du Ma Loango : à 20 km de sa capitale, il fallait négocier avec un chef de village comme avec le souverain, incapable d'imposer une décision.

Le père Augouard usa encore de son influence, au cours des semaines qui suivirent, pour faire signer d'autres traités de protectorat entre divers chefs locaux et le chef de poste de Loango, A. Dolisie, qui venait d'être nommé par S. de Brazza : ainsi à Landana, Malembé, Cabinda, tous points situés plus au sud. Le directeur de la succursale Daumas-Béraud en fit autant avec le chef de Banane, établissant ainsi l'influence française jusqu'à l'embouchure du Congo. Mais le commandant Cordier, s'en tenant aux instructions reçues, refusa de ratifier les accords concernant les points situés au sud de 5° 12′ de latitude sud, et considérés comme appartenant à la zone d'influence portugaise. Enfin, pour garantir l'avenir quant à la voie du Kouilou-Niari, avant la fin de l'année 1883, un poste militaire était fondé sur le fleuve, aux Portes de Ngotou, à 70 km environ de l'embouchure, entre deux des stations de l'A.I.A. (fig. 26).

Jusqu'à cette date, la lutte pour la possession de territoires en Afrique Centrale ne s'était guère déroulée qu'entre la France et l'A.I.A. (ou le Comité du Haut-Congo). Mais en 1884, d'autres puissances européennes s'intéressèrent soudain à la question. Ce fut tout d'abord le Portugal, inquiet sans doute de voir la France prendre pied au sud de Pointe-Noire, et le Comité du Haut-Congo ouvrir une route le long du fleuve. Les Portugais firent valoir leurs « droits historiques » sur une région qu'ils avaient découverte à la fin du XVe siècle, où leur influence avait longtemps été prépondérante, sinon absolue, et où ils possédaient encore maints comptoirs. Leurs réclama-

TRAITÉ CÉDANT A LA FRANCE LA POINTE-NOIRE

Au nom de la République Française, et en vertu des pouvoirs qui nous sont délégués par notre gouvernement,

Nous, Robert Cordier, Lieutenant de Vaisseau, chevalier de la Légion d'Honneur, Commandant la canonnière le *Sagittaire*, avons conclu le traité suivant avec les chefs du pays de Punta Négra :

Art. Ier. — Les chefs du pays de Punta Négra, réunis en palabre générale, déclarent placer leur pays sous la suzeraineté et le protectorat de la France.

Art. II. — La France reconnaît A. Loèmbo comme chef des Mafucas, et les chefs soussignés comme chefs du pays.

Art. III. — Les chefs de Pointe-Noire et tous les indigènes conservent l'entière propriété de leurs terres. Ils pourront les louer ou les vendre aux étrangers, et percevoir les redevances sous la forme et dans les conditions consacrées par les usages du pays.

Il ne sera portée aucune atteinte aux propriétés dûment acquises et délimitées suivant le mode du pays, appartenant à des Européens de quelque nationalité qu'ils soient.

Art. IV. — Le commerce se fera librement, sur le pied de la plus parfaite égalité, entre les indigènes et les sujets français ou autres. Les chefs s'engagent à user de toute leur autorité pour prohiber dans leurs États la traite des esclaves.

Art. V. — Les chefs du pays s'engagent à ne gêner en rien les transactions entre vendeurs et acheteurs, à ne jamais intercepter les communications avec l'intérieur du pays, et à n'user de leur autorité que pour protéger le commerce, favoriser l'arrivage des produits et développer les cultures.

Art. VI. — Les chefs cèdent en toute propriété et sans aucune redevance, à la France, le terrain comprenant la Pointe dite Noire, et le terrain s'étendant jusqu'à la factorerie portugaise Santos et Irmao.

La délimitation de ces terres sera faite d'accord entre les deux parties, conformément aux usages du pays.

Art. VII. — Le présent traité, revêtu de la signature des chefs du pays, ainsi que de celle du Lieutenant de Vaisseau commandant *le Sagittaire*, est exécutoire du jour même de sa signature. Il ne pourra être considéré comme définitif qu'après ratification du Gouvernement Français, auquel il sera transmis immédiatement.

Chibamba, 21 juin 1883.
Signé : CORDIER.
Signé : A. LOEMBO, MBOMA MACUSSO, MAVUNVO LUCIENO, MACHIBAMBA.

Nous soussignés, François Portello et François Marie Tembo, natifs du pays, parlant et écrivant le français, certifions que le présent traité a été discuté librement devant tous les chefs du pays, qu'il leur a été lu, expliqué et commenté, et qu'il a été consenti par eux en parfaite connaissance de cause.

Ils certifient également l'authenticité des signes des chefs du pays, signes qui ont tous été faits sous leurs yeux.

Signé : François PORTELLO, TEMBO.

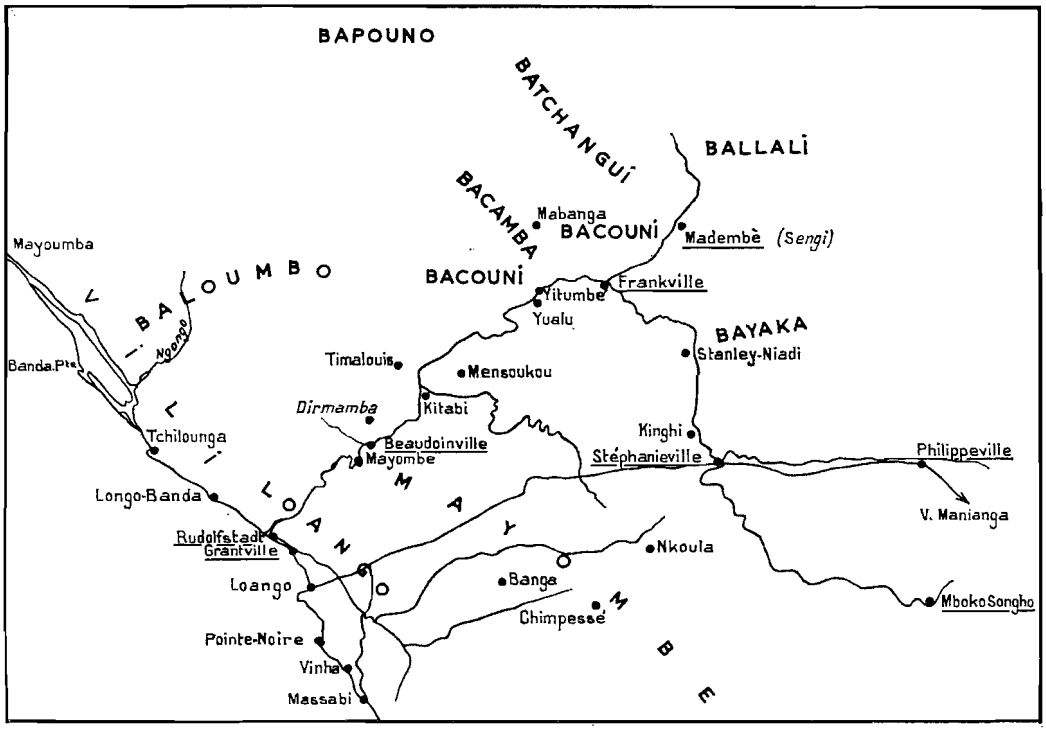


FIG. 26. — La région côtière congolaise, en 1883 (d'après une carte d'époque).

tions furent accueillies avec empressement par l'Angleterre, peu désireuse d'être évincée d'un règlement éventuel, et le traité passé entre les deux États le 26 février 1884 reconnaissait la souveraineté du Portugal sur la région littorale comprise entre 5° 12′ de latitude sud et 8° de latitude sud, c'est-à-dire sur l'estuaire du Congo. La Belgique voyait ainsi ses futures possessions coupées de l'Océan. Elle protesta avec vigueur, et trouva un appui chaleureux auprès de l'Allemagne, qui s'intéressait de plus en plus aux questions coloniales, et entendait également soutenir ses commerçants : plusieurs maisons de Brême et de Hambourg trafiquaient activement sur la côte gabonaise et congolaise, que fréquentaient donc des bateaux allemands. Bismarck proposa la réunion à Berlin d'une conférence internationale qui préciserait les droits de chacun.

La Conférence de Berlin (15 novembre 1884-26 février 1885), où l'A.I.A. fut admise comme un État, aboutit à l'internationalisation économique du bassin du Congo. La région du Kouilou provoqua des négociations entre les puissances pour la délimitation des frontières. Dès le 5 février 1885, la France reconnaissant l'A.I.A., recevait d'elle les mêmes avantages commerciaux que l'Allemagne, les U.S.A., etc. et lui rétrocédait les droits acquis par Brazza sur la rive gauche du Stanley-Pool ; en contrepartie, le bassin du Kouilou-Niari tout entier lui revenait. Au sud, la frontière suivait le cours du Chiloango « depuis l'Océan jusqu'à la source la plus septentrionale », puis « la crête de partage des eaux du Niari-Kouilou et du Congo jusqu'au-delà du méridien de Manyanga ».

Cependant, le Portugal n'abandonnait pas ses revendications sur la région côtière ; préférant prendre des gages avant toute discussion, il avait envoyé une petite flotte dans l'estuaire, avait occupé Banane, et s'était avancé vers le nord-ouest jusqu'à la Loémé. Les négociations engagées avec ses deux voisins aboutirent à une solution quelque peu bâtarde, qui tenait compte à la fois des données historiques et des nécessités économiques (accords des 5 février et 17 mai 1885). L'A.I.A. s'assurait un débouché sur l'Atlantique par un couloir le long de l'estuaire ; le Portugal gardait la zone méridionale qui allait devenir l'Angola, et une enclave, le Cabinda, à cheval sur le Chiloango. La France obtenait donc le bassin de la Loémé, et la frontière, très difficile à préciser

Ph. 9. — *La mosaïque forêt-savane, sur la façade atlantique* (vue aérienne).

Sur une large zone, savane et forêt s'interpénètrent ; mais la seconde est en recul constant, et se réfugie en dernier lieu dans les vallées et les creux.

Ph. 10. — *La destruction de la forêt par l'homme* (vue aérienne).

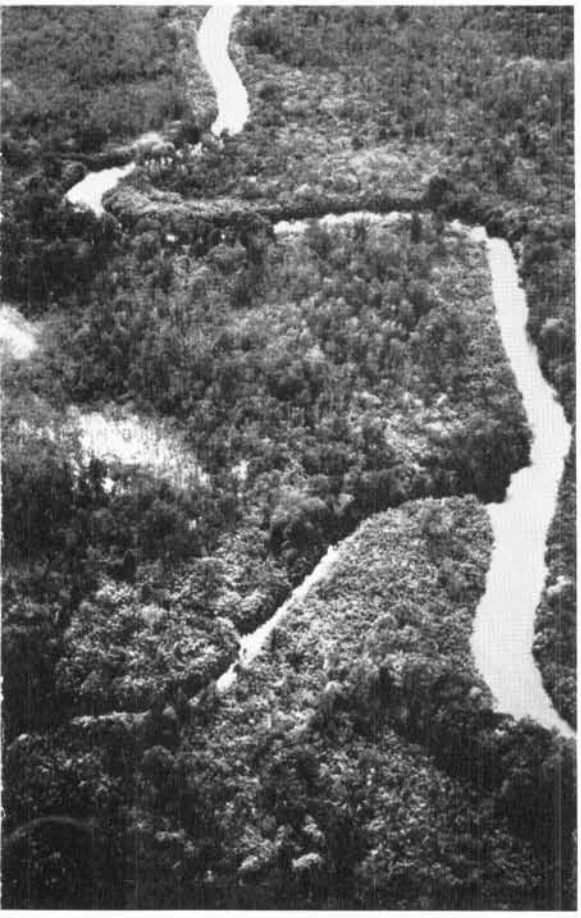
Les plantations vivrières ont presque entièrement rongé ce lambeau forestier. On distingue les parties qui viennent d'être abattues et brûlées. Les incendies de savane viendront parachever le travail des hommes.

Ph. 11. — *Un aspect du sous-bois en forêt dense.*

Les arbres ressemblent pour la plupart à de longues perches. La végétation au sol est peu dense ; quelques lianes s'accrochent aux troncs.

Ph. 12. — *Érosion linéaire sous couvert forestier dans le Mayombe oriental.*

Malgré la présence des arbres, les fortes pentes entraînent la formation de petits ravineaux fonctionnant à chaque averse. Débris végétaux et cailloux roulés prouvent l'intensité de l'érosion.



Ph. 13. — *Les marais de la Ntombo* (vue aérienne).

La Ntombo et ses affluents sinuent parmi les papyrus et les arbres clairsemés qui s'accommodent d'une inondation presque permanente. Toute circulation ne peut se faire qu'en pirogue.

Ph. 14. — *La mangrove, sur les rives de la Noumbi.*

sur le terrain, devait être matérialisée par une série de bornes implantées sur des points hauts, et désignées par des lettres (borne A, B, C, etc.). Ainsi se trouvaient fixées les limites méridionales du Congo. Il n'y eut plus ensuite que des réorganisations administratives internes, au fur et à mesure que le pays était mieux connu, et que certaines zones devaient être mieux prises en main.

La présence française étant assurée sur la côte, Savorgnan de Brazza chargea Dolisie de résoudre le problème des relations avec Brazzaville, nom récemment donné à la station du Stanley-Pool. Jusque-là, on ne connaissait, pour se rendre dans l'intérieur, que la piste longeant le fleuve Congo, et qui avait été suivie en particulier par le père Augouard en 1881, après le passage de Brazza. L'administrateur français et le missionnaire la parcoururent une seconde fois en août-septembre 1883, le premier afin de poursuivre les explorations sur le haut fleuve, le second afin de fonder une mission catholique nouvelle[1]. Il leur fallut quarante-deux jours de marche. Cependant, il existait une autre piste par où passaient depuis longtemps les marchandises ou les esclaves : suivant d'est en ouest la Vallée du Niari, elle franchissait le Mayombe, raccourcissant ainsi beaucoup le trajet. Peut-être suffisait-il d'en aménager le tracé, pour qu'elle devienne accessible à des caravanes de porteurs ?

Le relief très contrasté de la chaîne montagneuse offrait un premier obstacle : celui des lignes de crêtes successives, à peu près perpendiculaires à la direction générale qu'il fallait suivre, et où ne s'ouvraient pas de vallées transversales commodes. La piste montait et descendait le long de fortes pentes, sur des sols perpétuellement humides et glissants, et toujours sous un couvert forestier épais. Le second obstacle était d'ordre humain. Sur le versant occidental du massif, à la limite entre la zone boisée et les savanes côtières, un groupement d'une demi-douzaine de villages gardait le passage. Le chef local, qui s'intitulait « Roi du Mayombe »[2], faisait payer un droit de péage grâce à une installation ainsi décrite par Veistroffer : « On accède à (la forêt du Mayombe) par un unique sentier, de chaque côté duquel la forêt est fermée, sur quelques centaines de mètres, par une forte palissade faite de pieux, dans laquelle a été aménagée une porte. A droite et à gauche de cette issue, des hangars et une baraque servent de corps de garde. Sous les hangars, deux énormes fétiches, faits de terre glaise et de bois peint de couleurs vives, représentent un gros serpent enroulé : ce sont les génies de la forêt. Des gens armés gardent l'étroit sentier, et arrêtent ceux qui n'auraient pas payé le droit de passage au chef du groupe de villages de Mboukou »[3].

Ce poste de péage fut supprimé en novembre 1884. Le « Roi du Mayombe », mécontent de voir les colonnes françaises emprunter la piste, et inquiet pour ses ressources futures, attira Veistroffer et ses hommes dans un guet-apens ; mais pris à son propre piège, il fut tué au cours de l'échauffourée, et Mboukou fut incendié. La circulation devint donc libre, et Dolisie put, avant la fin de l'année, faire le trajet Loango-Brazzaville, qui mesurait par cette voie 494 km. Il pouvait être parcouru en trois à quatre semaines, et devint célèbre sous le nom de « Route des Caravanes », au cours des années suivantes.

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE SUR LA FAÇADE MARITIME

L'extinction progressive de la traite négrière ne mit pas fin au commerce côtier. Les navires vinrent chercher davantage d'autres denrées destinées au marché européen, et cette évolution multiplia les points d'échange, étoffant le réseau des factoreries. D'autre part, les relations entre la côte et l'intérieur se développèrent rapidement dans la nouvelle colonie, et il fallut faire face à un problème de transport assez difficile à résoudre. La solution adoptée ne fut qu'un pis-aller : lent et pénible, le portage à tête d'homme ne devait heureusement guère survivre à la création de voies de communication modernes.

1. Elle fut implantée à Linzolo, à 25 km environ au sud-ouest de Brazzaville, et dépendit pendant un certain temps de la mission de Loango.

2. Titre tout à fait fantaisiste. Il n'y avait pas de roi du Mayombe, mais plusieurs chefferies indépendantes les unes des autres. Le personnage le plus influent à l'époque s'appelait Vouatou-Mouna.

3. A. VEISTROFFER, *op. cit.*, p. 53-54.

A. FACTORERIES ET PRODUITS DE TRAITE

Avant même que n'ait commencé la pénétration coloniale, certaines maisons de commerce avaient installé sur la côte des comptoirs permanents, où étaient stockées les marchandises, au fur et à mesure de leur achat. Ainsi le stationnement des bateaux pouvait-il être réduit au minimum : le temps du chargement. Cette installation à demeure ne se bornait d'ailleurs pas aux factoreries littorales. Les gérants européens qui en avaient la responsabilité étaient amenés à

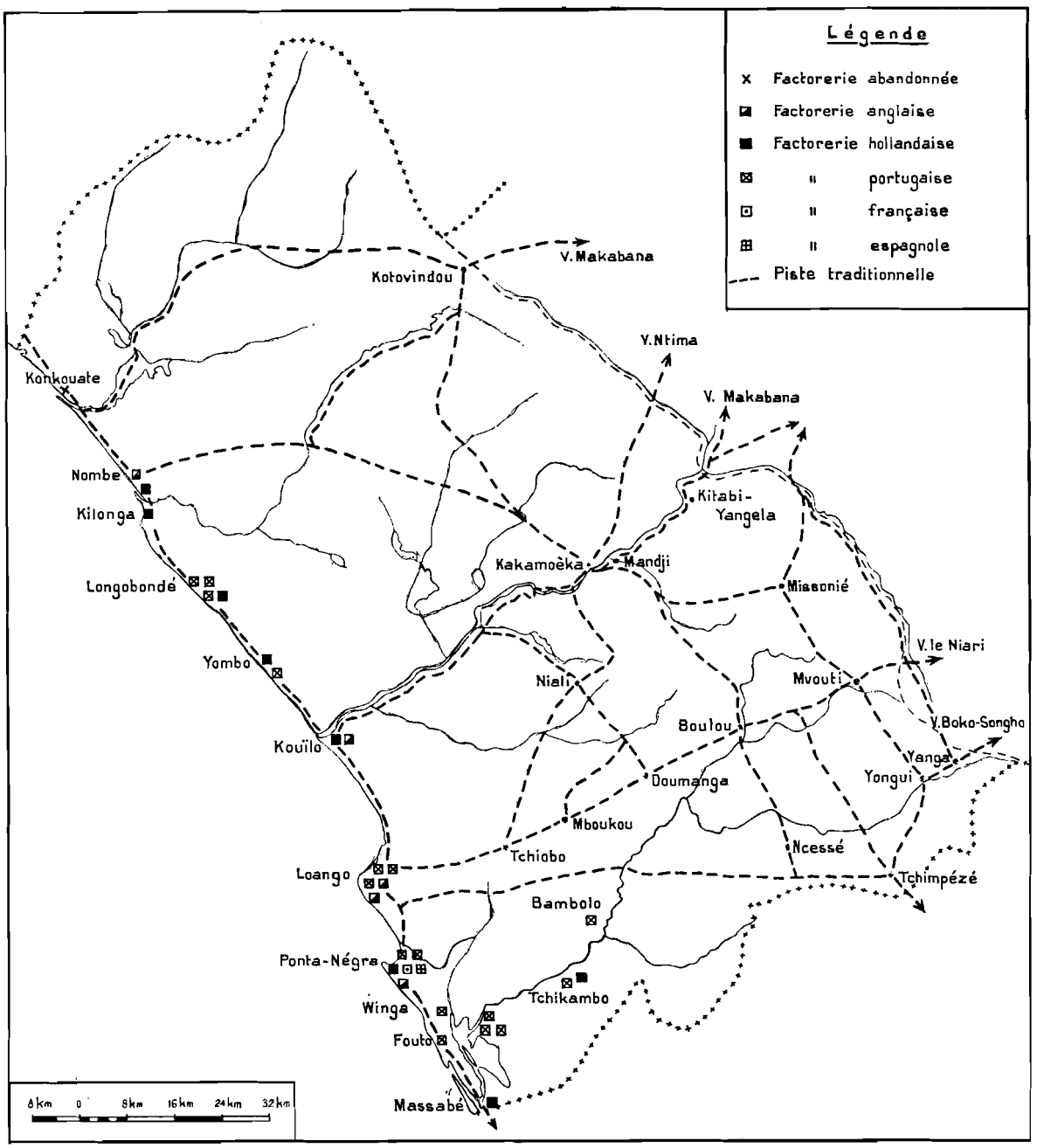


FIG. 27. — Les factoreries sur la côte congolaise, en 1875.

organiser, dans la mesure du possible, un réseau plus ou moins dense de ramassage, qui étendait leur rayon d'action. Il consistait en boutiques de construction sommaire appelées « chimbèques », construites en matériau végétal comme les cases du pays, et qu'ils confiaient à des commis africains. Nous possédons une liste complète des établissements côtiers en 1875, grâce à un « État commercial de la côte du Loango au Congo », dressé par un missionnaire catholique, et publié dans la revue *Les Missions Catholiques* (1875) (fig. 27).

Il y avait trois secteurs principaux, entre Setté Cama et Ambriz, qui différaient les uns des autres par leurs productions essentielles. Le premier allait de Setté Cama à Ponta Negra, et l'on s'y procurait surtout de la « gomme élastique » (caoutchouc de cueillette) ; le second s'étendait de Ponta Negra au Zaïre : on y achetait plutôt de l'huile de palme et des « coconotes » (noix de coco) ; enfin, au sud du Zaïre et jusqu'à Ambriz, les arachides et l'ivoire se trouvaient en plus grande quantité. Mais, en fait, ces produits courants arrivaient partout à la côte, ainsi que certains autres comme une « graisse végétale semblable au suif et tirée d'un arbre », signalée sans plus de précision comme disponible à Kilonga, au sud de la Noumbi (peut-être s'agit-il de la résine d'okoumé, qui était utilisée pour la fabrication de torches, avec celle du safoukala, qui a les mêmes propriétés ?).

Le nombre des factoreries était considérable : on n'en compte pas moins de cent vingt-six « sur 150 lieues de côte », et elles ressortissaient à six nations différentes. Les plus nombreuses étaient hollandaises (trente-huit établissements). Elles appartenaient toutes à la société « Afrikaansche Handelsvereeniging » de Rotterdam, qui se transforma plus tard en « Nieuwe Afrikaansche Handels Venootschap », ou N.A.H.V., plus connue sous le nom de Maison Hollandaise. Elles occupaient en force le premier secteur, avec vingt-trois établissements sur cinquante-trois, qui dépendaient de Landana où se trouvait le siège de la « Régence du Nord ». La plus forte densité se situait dans la région du lac Cayo et de la lagune Tchissambo : sept magasins jalonnaient leurs rives, ainsi que les différents cours d'eau tributaires. Mais d'autres s'échelonnaient depuis Mayumba, dans toutes les agglomérations principales et secondaires de la côte : Banda Pointe, Kilonga, Longo Bondé, Yambo, Bas-Kouilou, Loango, etc. Les factoreries portugaises ne leur cédaient que de peu (trente-sept établissements). Au contraire des précédentes, elles appartenaient à plusieurs sociétés opérant indépendamment, et couvraient aussi les trois secteurs : Leitão et Castro (Mayumba, Loango, Ponta Negra, Landana...), Rodriguez et Silva, Laurentino, Ferrao, Saboga, Pestano et Alcantara, etc.

Les factoreries anglaises (vingt-neuf établissements) se trouvaient par contre surtout dans le secteur septentrional, car elles s'étaient multipliées à partir du Gabon. Il s'agissait d'abord de succursales Hatton et Cookson, dont le siège principal pour le Gabon se situait dans la presqu'île d'Elobey, et le siège principal pour le Loango à Landana. Mais cette société voisinait, selon les lieux, avec Cooper (Mayumba et Bas-Kouilou), Stuart et Douglas (Banda Pointe), Taylor (Pointe-Noire), Parkes (Loango). Le négoce français était représenté par Daumas, Lartigue et Cie. Mais, à cette époque, le centre de leurs affaires dans la région était placé à Landana, et sur la côte du Congo actuel ils ne possédaient qu'une seule factorerie : à Pointe-Noire. Enfin, on rencontrait encore quelques factoreries espagnoles, comme à l'embouchure de la Nyanga (Barcelo), à Pointe-Noire (Miguel et Laurero) et dans le bief maritime du Congo. Le très long et profond estuaire du fleuve, aboutissant à des routes terrestres fréquentées, était alors un lieu de négoce fort actif, et Banane dominait le trafic régional. On y trouvait la direction de la maison Daumas pour la zone méridionale, et sur les deux rives, jusqu'à 15 milles en amont de Boma, s'élevaient vingt-sept factoreries, ainsi que de nombreux chimbèques.

L'huile de palme était obtenue naturellement à partir du fruit de l'*Elaeis*, qu'on appelait alors « denden », et elle s'achetait à l'état brut auprès des indigènes qui l'extrayaient par des moyens artisanaux rudimentaires. Les noix de coco provenaient d'arbres que les commerçants portugais avaient introduits. Quant à la gomme élastique, elle faisait l'objet d'une « fabrication » active. On l'obtenait soit en saignant périodiquement un arbre de la grande forêt (sans doute *Funtumia elastica ;* mais d'autres espèces voisines produisent une sève du même genre), soit en incisant diverses lianes. Le *Funtumia* étant assez peu répandu ici, c'est le second moyen qui était le plus employé. Yombé et Loumbou étaient les principaux producteurs dans la région. Il

fallait grimper dans les arbres, afin de couper la plus grande longueur possible de lianes. Celles-ci étaient ensuite allongées sur des supports, et on leur faisait de multiples incisions, d'où la sève tombait dans des récipients grâce à des feuilles roulées en entonnoirs. La récolte, versée dans des marmites de terre, était mélangée à certaines feuilles appelées « mayoyoro », et mise sur le feu jusqu'à ébullition. La masse pâteuse était enfin pétrie en une boule, et c'est sous cette forme que le caoutchouc était commercialisé[1]. Le récolteur portait sa production à la factorerie la plus proche, s'il y en avait une, mais dans la plupart des cas, il avait affaire au gérant d'un chimbèque, ou à un traitant Vili venu de la côte spécialement pour se procurer la marchandise, et qui n'hésitait pas à abuser de l'ignorance de son interlocuteur, en matière de prix et de poids...

Quand la quantité de produit amassé était suffisante, l'acheteur repartait sur le littoral, soit par voie d'eau, soit par la piste, avec une petite caravane de porteurs. Le producteur était payé en nature : bimbeloteries de toute sorte, alcools tels que genièvre ou tafia, poudre de chasse, tissus, sel. L'alcool était souvent de très médiocre qualité, en particulier l'alougou, tiré de la pomme de terre, et qui était importé de Hambourg. Quant au tissu, il s'agissait en général d'une cotonnade banale fabriquée en Hollande ou en Allemagne et dont le prix ne dépassait pas quelques francs le coupon de 5-6 m. On en connaissait deux sortes, appelées « tchindélé » et « tchimboundi ». L'unité de mesure était la cortade, qui mesurait 15-20 cm de large sur 80 cm de longueur, quatre cortades faisant une pièce. Les Vili préféraient les étoffes blanches, les Yombé celles qui étaient à quadrillages rouges ; elles étaient présentées plusieurs fois repliées, et certaines allusions laissent à penser qu'il existait maints moyens de tricher sur la longueur réelle au détriment de celui qui recevait. Mais il y avait encore bien d'autres monnaies d'échange. C'est ainsi qu'à la fin du siècle, les boîtes et bouteilles vides étaient très prisées le long du Kouilou, tandis que sur la côte même circulaient des pièces de 5 F en argent à l'effigie de Napoléon Ier, Louis XVIII ou Charles X, appelées uniformément « douro ». Cependant, sévissait déjà l'habitude des « mokanda », des « bons pour », système qui facilite certainement et encourage la consommation, mais entraîne aussi celui qui les signe à dépenser bien au-delà de ses ressources, et à se trouver finalement, sans recours autre que la fuite, entre les mains de son créancier[2].

Le sel était un produit de troc important. Il était fabriqué sur le littoral même. Moyennant une redevance au chef de terre, un homme ou un petit groupe d'hommes recevait le droit de s'installer sur la plage. Il bâtissait une sorte de hangar rustique, sous lequel était édifié un fourneau grossier, fait avec des morceaux de ces termitières-champignons si répandues dans la savane. Le feu provoquait l'ébullition et l'évaporation de l'eau de mer, versée dans de gros neptunes en cuivre ayant environ un mètre de diamètre. Le sel était enveloppé dans des feuilles, formant une sorte de pain facile à transporter, ou tassé dans des tronçons de bambou. Les « cases à sel » ne devaient cependant pas fonctionner encore longtemps après les débuts de la colonisation. L'importation du sel d'Europe leur fit une certaine concurrence ; mais surtout, l'administration établit une sorte de patente de 200 F sur ces « fabriques »[3]. Si les difficultés du contrôle protégèrent pendant quelque temps les sauniers, cette activité décrut très vite, et cessa peu avant 1914. Il est d'ailleurs fort probable qu'elle aurait disparu même sans cette imposition, le sel perdant une grande partie de la valeur que lui procurait jusque-là sa relative rareté[4].

1. Ces détails, ainsi que maints autres, nous ont été fournis par un vieillard Loumbou de la région de Kola, qui avait lui-même été jadis récolteur de caoutchouc.

2. En effet, le créancier courait le risque de voir son débiteur disparaître en brousse, où il était bien impossible de le rejoindre pour le contraindre à payer !

3. L'arrêté du 24 octobre 1903, qui établit cette imposition, est caractéristique d'un état d'esprit sans doute assez répandu : « Considérant que le sel fabriqué par les indigènes ne subit aucune taxe, et que par suite sa vente à des prix très bas porte un préjudice considérable aux commerçants, arrête : art. 1er, toute case servant à la fabrication du sel est imposée d'un droit annuel de 200 F ». L'influence des commerçants européens est ici très nette, mais on peut penser aussi qu'il s'agissait de faire entrer les sauniers dans l'ordre juridique de type européen que l'on espérait établir peu à peu. Il est douteux que les intéressés aient apprécié cet apport de la « civilisation »...

4. L'extraction artisanale du sel fut reprise en 1939-1940, à la faveur des conditions particulières nées de la guerre. La production atteignait 12 t par mois en 1940, mais trouvait difficilement à s'écouler ; elle était tombée à 3 t par mois en 1942. Elle cessa pratiquement en 1947 (moins de 0,8 t pour toute l'année). Le sel ne figure plus dans les statistiques locales à partir de 1948.

Au cours des années 1883-1900 cette infrastructure commerciale subit de nombreux changements. Les premières tournées effectuées par les administrateurs de Loango laissent entrevoir la fréquence des modifications : fermeture de factoreries à Longo Bondé, Yombo, Pointe-Noire même ; rachat de certaines succursales par une nouvelle société, mise en gérance libre de certaines autres. Cette instabilité s'explique à la fois par la médiocrité d'une partie du personnel responsable, — il s'agissait parfois de petits aventuriers d'une honnêteté douteuse, comme le prouve par exemple « l'affaire Maïa » qui souleva bien des difficultés à l'époque[1] — et par la faiblesse des tonnages traités. En 1887, les quatre factoreries de Mayumba n'avaient acheté au total que 350 t environ de caoutchouc et douze pointes d'ivoire, ce qui représentait un chiffre d'affaires global de 500 000 F, et ce bilan était considéré comme un véritable succès. Les produits venaient d'ailleurs de très loin à l'intérieur du pays. Mais tous les établissements de traite n'obtenaient pas d'aussi bons résultats. A la même époque, la situation des diverses maisons du littoral nous est indiquée par une série de notes relevées au cours d'une tournée par un fonctionnaire de Loango. A Conkouati : « le commerce est inactif » ; par contre, on y fabrique de grandes pirogues que la Maison Hollandaise utilise pour ses transports tout le long de la côte ; à Bas-Kouilou, la factorerie M. « est en déconfiture » ; à Pointe-Noire « les transactions sont peu importantes » ; à Fouta « le commerce est insignifiant ; » à Loango même, la maison P. « vit au jour le jour ». Ne semblent faire preuve d'un réel dynamisme que la N.A.H.V. — qui a presque le monopole de l'ivoire, possède un bon réseau de ramassage, et compte s'implanter à Brazzaville, — et Silveira et Cie, qui font « un bon chiffre d'affaires ». Daumas et Béraud venaient de quitter Pointe-Noire pour Loango, s'intéressaient surtout à l'huile de palme et aux palmistes, et s'efforçaient de détourner à leur profit une partie du trafic de l'ivoire.

Les deux premières maisons avaient d'ailleurs bien compris qu'il fallait s'implanter dans l'arrière-pays, sur la plus importante voie traditionnelle de circulation des produits : le Kouilou. Elles avaient donc installé plusieurs factoreries aux portes du Mayombe : à Tuba, Ntoke Mayombe et Kakamoèka. Des caravanes y arrivaient assez fréquemment, venant du Niari forestier, alors appelé le Kiyaka. En huit à dix jours de marche, elles apportaient du caoutchouc et des palmistes, qui étaient échangés surtout contre du sel. Kakamoèka avait en outre l'avantage d'être dans une zone de peuplement plus dense qu'ailleurs, et sous la protection d'un poste militaire français implanté à Ngotou. Comme la navigation était permanente en toutes saisons jusqu'à Kakamoèka, la N.A.H.V. utilisait un petit vapeur, le *Carlos*, qui assurait une navette fréquente avec Bas-

1. L'affaire Maïa est un exemple typique des imbroglios juridiques et commerciaux qui se produisaient lorsque des individus peu scrupuleux se lançaient dans la traite. Maïa était un métis portugais, semble-t-il, né vers 1852 en Angola, et qui arriva dans la région de Loango en 1875. En 1879, il acheta aux chefs locaux deux terrains situés à Pointe-Noire et à Longo Bondé, et dont il obtint la concession à titre onéreux et définitif en 1896. Entre-temps, il avait édifié sur celui de Pointe-Noire une factorerie dont les affaires étaient assez prospères, grâce à sa double origine. Mais elles déclinèrent et, en 1897, à peu près ruiné, Maïa entra en relation avec Taylor et Cie, de Liverpool, lui proposant la vente de terrains et de bâtiments à Pointe-Noire, Longo Bondé et Loango — les siens ! — et de fonder conjointement avec lui « l'Anglo-French Trading Corporation Limited ». Assez imprudemment, Taylor et Cie entreprirent des démarches, et envoyèrent des marchandises. Maïa se posa aussitôt en grand homme d'affaires, prit le titre de « Directeur pour le Congo de l'Anglo-French Cy », et sollicita diverses concessions en son propre nom à Massabé, Cayo, Djebba, Kakamoèka, en 1899. En 1900, il vendait officiellement à l'A.F.T.C. ses premiers terrains, pour 17 000 F en obligations à 5 %. Puis il partit s'installer comme traitant à Longo Bondé, et fit savoir bientôt qu'il ne pouvait vendre aucune des marchandises reçues, parce que trop chères. Mais entre-temps, certains de ses terrains s'étaient trouvés englobés dans des concessions plus grandes, accordées à d'autres demandeurs en 1899. Taylor et Cie apprirent alors qu'ils avaient acheté en 1900 des parcelles qui n'appartenaient plus officiellement au vendeur, et se retournèrent contre l'administration française, accusée de négligence et d'irrégularités, et réclamant des indemnités. En 1907, Maïa changeait son fusil d'épaule, et devenait commissionnaire pour la Maison Ancel ; il revenait s'établir à Loango. Renouvelant l'opération précédente, il quittait Ancel dès 1908 sans avoir remboursé la marchandise dont il avait été dépositaire, estimée plus tard à 33 543,80 F (!) ; il s'enfuyait aussitôt au Cabinda...

Les diverses parties (Anglo-French, Ancel, Administration) continuèrent à se quereller avec d'autant plus de facilité qu'elles se trouvaient sur un terrain où la législation était encore assez imprécise. Taylor et Cie intervinrent au Ministère à Paris, menaçant même de saisir la Cour Internationale de La Haye, ce qui semble avoir fort inquiété les bureaux parisiens ! Ils tentèrent également de revendre certains terrains dont la propriété leur était contestée, de faire expulser Ancel qui ne se laissa pas faire (il semble avoir été un inlassable procédurier), continuèrent d'envoyer lettres, mémoires, réclamations, etc. En 1918, la situation n'était toujours pas dénouée, mais les dossiers n'en portent plus trace à partir de l'année suivante. Quant à Maïa, il avait disparu...

Kouilou. Il est à présumer que le développement relatif du trafic en ce point fut pour beaucoup dans l'étiolement et la disparition du marché qui avait prospéré auparavant en amont des gorges de Sounda, à Kitabi-Yangala. On verra plus loin comment se créèrent aussi dans ce secteur les premières plantations de cacaoyers et de caféiers du Congo.

La collecte des produits de cueillette et de ramassage fournissait-elle des tonnages importants de marchandises ? Il ne semble pas, si l'on en croit les quelques données qui nous sont parvenues. En 1889 par exemple, la « zone neutre » tout entière (partie française de la vaste zone économiquement internationalisée au Congrès de Berlin) exportait 65 t d'ivoire, 272 t de caoutchouc, 172 t d'huile de palme, et 913 t de palmistes. L'année suivante, les tonnages étaient respectivement de 58 t, 384 t, 202 t et 1 015 t. Dix années plus tard, la progression n'était pas encore considérable, puisqu'elle n'aboutissait qu'à 60 t pour le caoutchouc et 90 t pour l'ivoire. Maints indices laissent à penser que le trafic local, à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, était de faible ampleur. Ainsi ce rapport au sujet des concessions accordées à Pointe-Noire, et qui signale que le négoce est « au point mort » en 1892, et que les commerçants installés « ne font même plus leurs frais, et liquident ».

La médiocrité de ces opérations commerciales explique pourquoi la N.A.H.V. d'abord, puis d'autres sociétés venues plus tardivement, cherchèrent à produire elles-mêmes ce qu'elles pensaient d'abord acheter : oléagineux, café, cacao. La Maison Hollandaise n'insista pas longtemps, et revendit la plupart de ses biens de la région du Kouilou avant le début du XXe siècle. A partir de 1900, il ne resta guère, en dehors d'un étroit liséré côtier, que les factoreries des grandes propriétés foncières du Kouilou, qui s'étaient constituées depuis quinze à vingt ans, et il s'agissait surtout de boutiques destinées à fournir les salariés des entreprises. Pourtant la Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari (C.P.K.N.), qui avait eu plus de deux millions et demi d'hectares, resta fidèle au principe de la traite. Celle-ci aurait pu être fructueuse sur une pareille superficie, au moins en ce qui concerne le caoutchouc et les oléagineux, car forêts et palmeraies naturelles ne manquaient pas dans son domaine. Or, on sait que les trois factoreries de Ntima, Kakamoèka et Conkouati n'achetèrent pas plus de 3 t de caoutchouc en 1909, 26 t en 1910, 16 t en 1911, 14 t en 1913 !

Une partie de ce caoutchouc ne venait d'ailleurs pas de son territoire. Un conflit qui éclata entre elle et une société voisine (la Société de l'Ongomo), éclaire le caractère un peu particulier des méthodes employées. La Société de l'Ongomo, dont le domaine couvrait le bassin de la Louessé (massif du Chaillu), était obligée d'expédier ses produits vers la côte en passant par Ntima et le cours du Kouilou, c'est-à-dire en traversant le domaine de la C.P.K.N. Celle-ci fut accusée d'arrêter les porteurs, de visiter les bagages et de confisquer le caoutchouc trouvé, sous prétexte qu'il venait en réalité de son propre domaine. L'Ongomo finit par faire voyager son caoutchouc dans des sacs plombés, par caravanes régulières ! De 1900 à 1907, elle en aurait expédié 52 t[1]. Si la situation paraissait meilleure pour elle en ce qui concerne les palmistes (20 à 30 t par an), elle n'était cependant pas des plus brillantes.

A la médiocrité des tonnages commercialisés, répondait la pauvreté des marchandises offertes : boutiques presque vides, ne contenant guère que du sel, des étoffes, des matchettes, quelques boîtes de conserve, de la bimbeloterie. Les fonctionnaires de Ntima, écrit un témoin en 1911, sont obligés d'aller se fournir à Loango ! On retrouvait ici la situation qui, à la même époque, causait tant de difficultés financières (allant jusqu'à la faillite) aux diverses sociétés installées dans le Congo septentrional : insuffisance réelle des produits recherchés, dont la récolte ne pouvait alimenter, dans les meilleures conditions, qu'un maigre courant d'exportation ; absence de besoins véritables chez les éventuels producteurs, peu enclins à un effort soutenu, et que ne stimulait pas le médiocre éventail des marchandises offertes à leur convoitise ; difficultés d'évacuation par suite de la distance à parcourir et du mauvais état des pistes, etc. C'est pourquoi, à la veille de la première guerre mondiale, si de multiples concessions de terrain, parfois minuscules, avaient été demandées et accordées dans tout le Kouilou (cf. fig. 28), il n'y avait pas vingt factore-

1. Rapports de l'Inspecteur des Sociétés Concessionnaires pour 1910 et 1911.

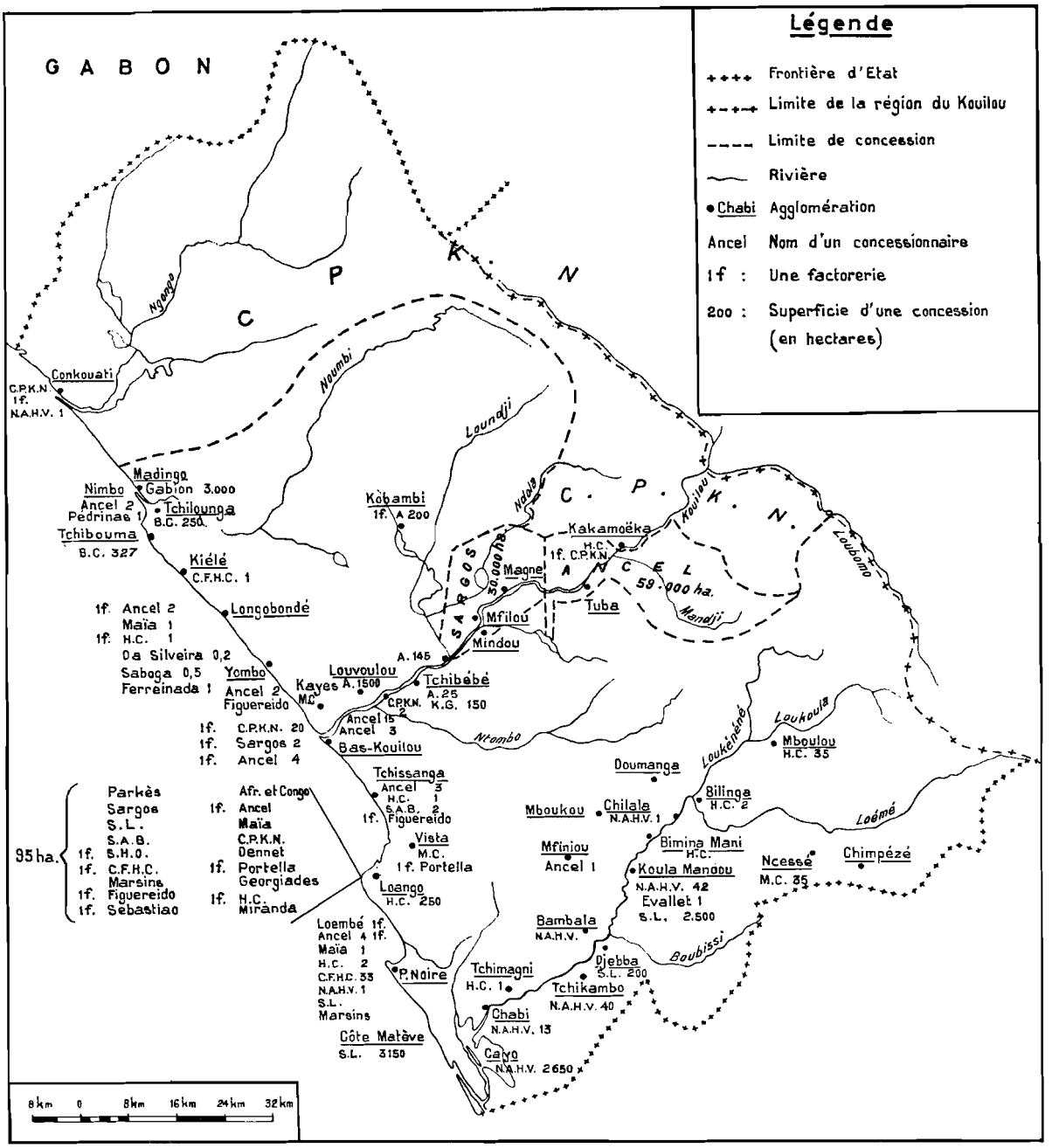


FIG. 28. — Concessions et factoreries dans le Kouilou, en 1914.

ries et douze d'entre elles étaient à Bas-Kouilou, Loango et Pointe-Noire. Le commerce de traite ne paraît pas avoir eu des résultats financiers remarquables, et ne fut pas, en définitive, un important facteur d'activité économique.

B. LOANGO ET LA ROUTE DES CARAVANES

En 1883, les autorités françaises se trouvaient propriétaires de deux parcelles situées à Loango et Pointe-Noire, dans une position identique : en bordure de l'océan Atlantique, et face

à une baie. Toutes deux devaient connaître un sort particulier, puisqu'elles furent l'une après l'autre le site du chef-lieu régional, auquel elles donnèrent leur nom. Mais celui de Loango fut moins brillant que celui de Pointe-Noire : cette première agglomération « coloniale » de la côte congolaise, où vivaient plusieurs dizaines d'Européens, fut pendant une quinzaine d'années un port sinon actif, du moins indispensable, et le point de départ et d'aboutissement d'une longue

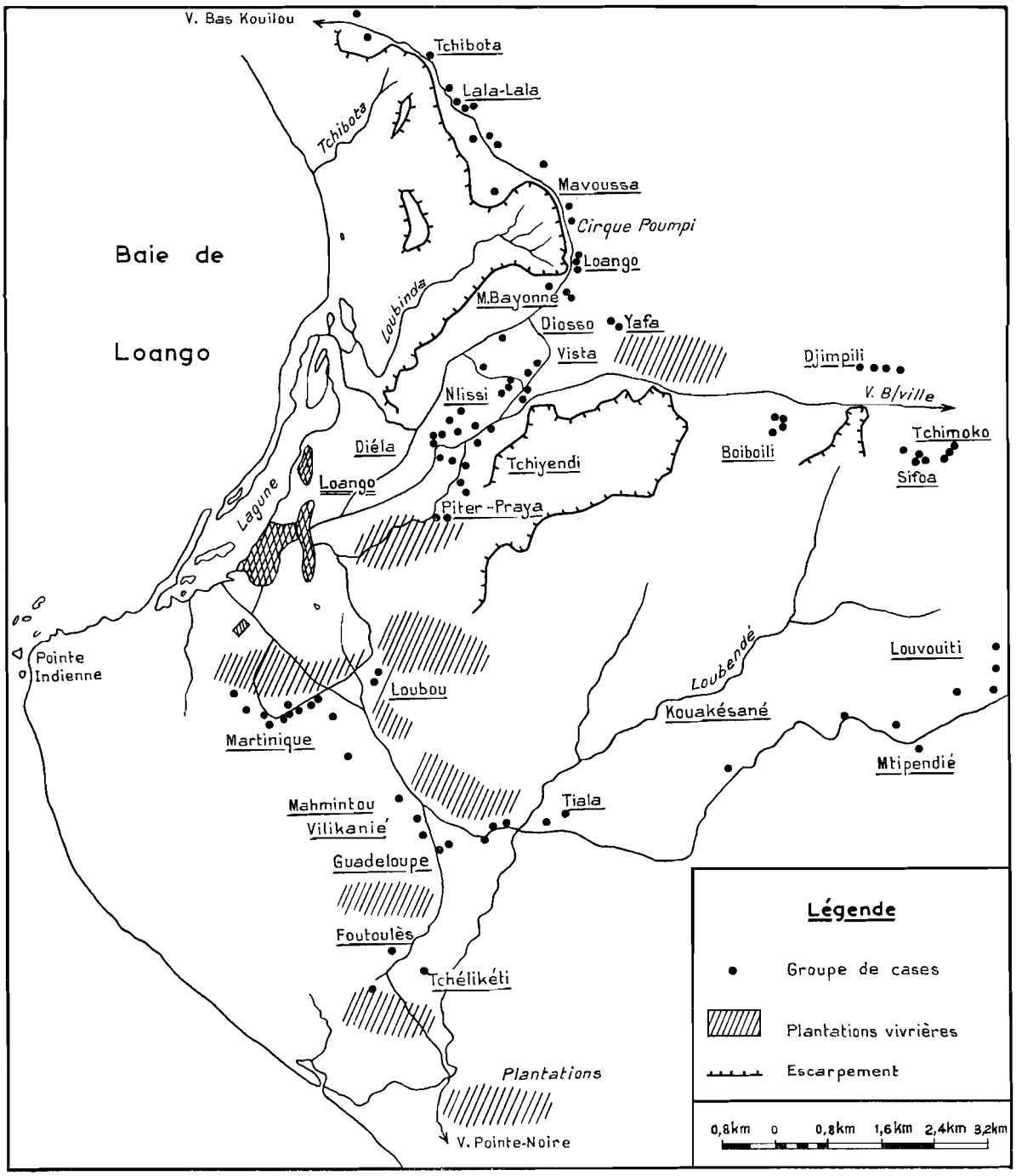


FIG. 29. — La région de Loango, en 1890.

ligne de transport. Elle déclina ensuite, et se contenta d'un rôle administratif et commercial réduit, jusqu'en 1925 où, abandonnée, elle disparut en ne laissant dans le paysage que de faibles traces de son existence.

1. Le premier port du Congo : Loango (fig. 29 et 30).

Le choix de Loango pour installer le chef-lieu de la région du Kouilou ne fut pas le fait du hasard : plusieurs raisons militaient en sa faveur. Tout d'abord, le terrain se situait à proximité

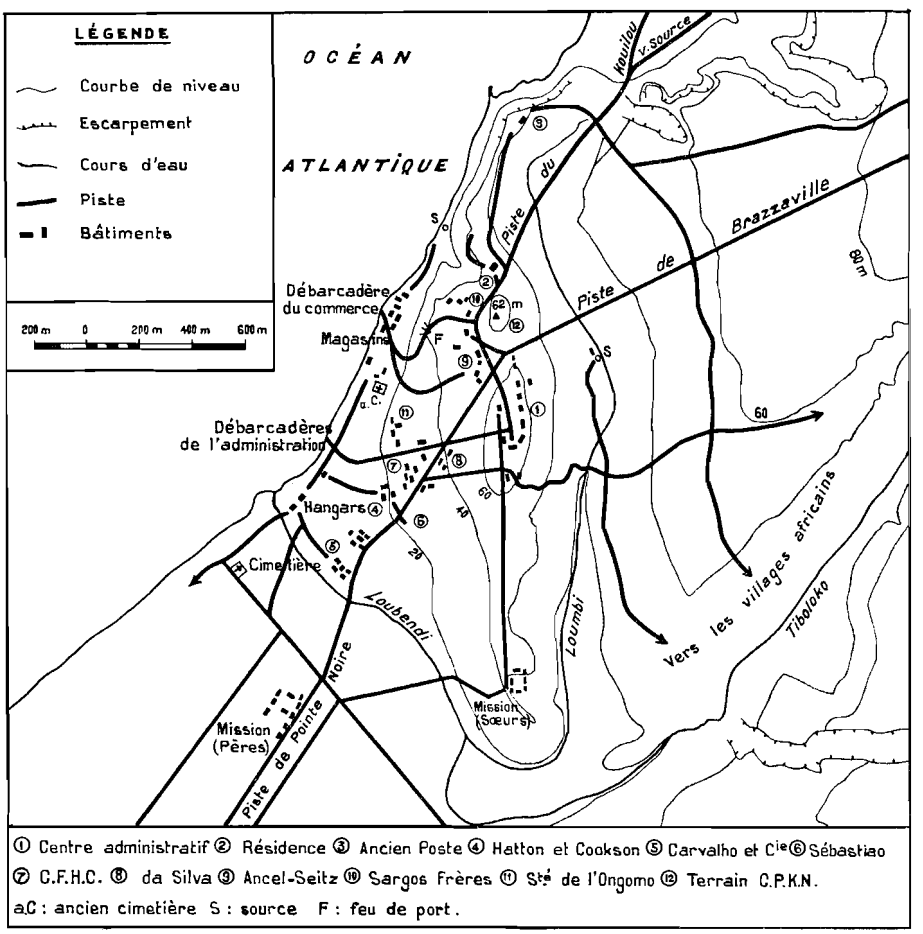


FIG. 30. — Loango en 1901, d'après une carte du périmètre urbain (19-1-1901).

immédiate de la capitale traditionnelle où résidait le souverain : les relations avec lui et son gouvernement, et le contrôle de la situation s'en trouvaient donc facilités. Le fait que la piste principale vers l'intérieur du pays partait de là était un second avantage ; certes, une bifurcation joignait aussi cette piste à Pointe-Noire, mais elle ne jouait qu'un rôle effacé ; de plus, l'existence d'un assez grand nombre de villages sur une superficie restreinte promettait d'assurer les besoins en main-d'œuvre de l'administration et des entreprises privées. Enfin, le site se prêtait bien à l'établissement d'une petite agglomération.

Alors qu'à Pointe-Noire le relief est celui d'une plaine côtière ne dépassant pas quelques mètres d'altitude, où les langues de terre ferme s'insinuent entre les marécages, le fond de la baie de Loango offre un paysage beaucoup plus varié. Au sud, la Pointe-Indienne est assez basse et

plate, et les cotes sont toutes comprises entre 0 et 20 m. A l'ouest et au nord-ouest, se présente le plateau côtier, très largement échancré par les « gorges » aux couleurs ocres, en particulier le cirque Poumpi, et le rivage est tantôt une plage de sable, tantôt un talus assez raide de 60 à 70 m de hauteur. Entre les deux zones, l'érosion fluviale a dégagé un relief de collines aux pentes assez accentuées, mais cependant accessibles. La plus grande d'entre elles se présente obliquement à la côte au-dessus de laquelle elle s'achève par un talus boisé. Elle mesure environ 1 500 m de longueur sur 600 m de largeur. La crête allongée est arrondie, et présente quelques irrégularités en forme de mamelons, dont le plus élevé culmine à 62 m. C'est une sorte de butte-témoin, détachée du plateau par un ruisseau, la Loumbi-Loubendi, qui dessine une grande boucle avant de gagner l'Océan. On pouvait ainsi disposer d'une centaine d'hectares placés à une hauteur suffisante par rapport aux fonds humides, et alimentés sans trop de peine par plusieurs sources d'eau potable, situées à une distance acceptable.

Les premiers commerçants s'étaient établis au pied du versant occidental, à quelque 300-400 m du rivage. En 1883, la Mission catholique obtint une concession de 300 ha située sur la rive gauche du ruisseau ; deux pères spiritains vinrent s'y installer bientôt, dont le père Carrie, futur préfet apostolique, et un frère[1]. La communauté grandit peu à peu, et comptait sept personnes en 1887, lorsque vinrent la rejoindre trois sœurs de Cluny, qui se consacrèrent plus spécialement à l'éducation des filles, et occupèrent de nouveaux bâtiments, élevés sur la rive droite, presque à l'extrémité de la grande colline de Loango. L'administration française choisit un point tout à fait opposé, et la résidence fut d'abord construite presque au débouché des gorges sur la baie, puis ramenée plus au sud, le long de la piste allant de Pointe-Noire à Bas-Kouilou. Le centre administratif — bureaux, douane, P.T.T., tribunal, prison, gendarmerie — fut peu à peu érigé sur le faîte de la colline, les bâtiments disposés en une sorte de rectangle allongé. Une route en partait, qui gagnait la Mission des Sœurs de Cluny. Au fil des années, de nombreuses concessions furent accordées à plusieurs commerçants, dont les factoreries et les habitations s'échelonnaient sur tout le versant occidental : Hatton et Cookson, Carvalho et Cie, Sebastião, Compagnie Française du Haut-Congo, etc. Plusieurs pistes suivaient la pente et aboutissaient au rivage, où se dressaient hangars et magasins. Deux débarcadères permettaient d'accoster et de décharger passagers et marchandises ; l'un était réservé à l'administration, l'autre aux entreprises privées. Seules des chaloupes et de petites baleinières pouvaient les atteindre. En effet, la baie de Loango, quoique vaste et assez bien abritée de la houle, n'offrait pas une profondeur suffisante aux navires sur toute sa surface : bancs et cordons sableux les obligeaient à mouiller assez loin (à 2 milles, précise A. Fourneau en 1890). Une navette difficile était alors organisée à l'aide d'embarcations à faible tirant d'eau, comprenant des pirogues indigènes, non sans pertes et bains forcés. Le jugement de A. Fourneau est d'ailleurs fort sévère : « Port et rade déplorables, Loango est un point d'une importance absolument factice »[2]. Et il ajoute : « Le jour où une voie de pénétration rapide, pratique, sera trouvée, exploitée et construite, il en sera fait à tout jamais de Loango, qui, à ce moment, sera probablement également vidée de sa population, décimée, anéantie par un portage intensif, par l'alcoolisme et le reste. » Au moins en ce qui concerne la ville, cette prévision devait se révéler d'une impressionnante exactitude.

Loango ne semble pas avoir jamais eu l'aspect d'une ville, en dépit du terme de « périmètre urbain » qui désignait ses limites, et des prix imposés selon les zones, pour la vente des terrains. Les bâtiments n'avaient pas été disposés selon un plan préconçu ; les diverses concessions accordées étaient de dimensions inégales, et sur chacune, les propriétaires avaient construits selon leurs désirs et le relief du sol. En 1893, Dybowsky, débarquant pour se rendre jusqu'au Tchad, parle « de quelques pauvres cases dispersées dans les herbes » ; mais peut-être s'attendait-il à beaucoup mieux, et traduit-il ainsi sa déception ? En 1898, un missionnaire qui arrive pour la première fois est moins péjoratif : « ... la ville de Loango. Dire une ville, c'est peut-être prétentieux. Ce sont

1. Jusqu'à cette date, les religieux avaient été présents à Landana et à Boma, où deux terrains avaient été achetés en septembre 1873 et en juillet 1876, respectivement, pour un certain nombre de pièces d'étoffes, quelques fusils et de l'alcool, selon le processus habituel.

2. A. FOURNEAU, *Au vieux Congo ; notes de route 1884-1891*, p. 250 et suiv. (Bibl. *in fine*).

des factoreries disséminées sans ordre au milieu de la brousse, mais que sillonnent aujourd'hui de belles routes ». Naturellement, les cases étaient en planches juxtaposées, et de minces tasseaux assuraient l'étanchéité des joints. La plupart d'entre elles reposaient sur des pilotis de fer ou de briques, hauts de 50 cm à 1 m, et possédaient donc un plancher surélevé. Les autres se dressaient directement sur un sol de terre battue. Pour la couverture, on utilisait la tôle, ou la toile goudronnée imperméable ; parfois, portes et fenêtres étaient munies d'un cadre métallique léger. Mais il y avait aussi des constructions en « poto-poto », et de petits bâtiments en panneaux de papyrus, de type Vili. A la végétation naturelle, qui avait été en partie respectée, s'ajoutèrent bientôt des cocotiers et des manguiers alignés le long des chemins empierrés, ou dispersés dans les concessions. Entre la résidence et la côte furent aménagés des jardins étagés ; à mi-pente de la colline s'érigeait le feu de port, au-dessus d'une modeste tour de pierre, le phare se trouvant à l'extrémité de la Pointe-Indienne[1].

Il n'y eut jamais une population très importante à Loango. S'il est impossible d'en connaître les effectifs exacts, faute de dénombrements effectués ou conservés, un témoin nous a rapporté qu'à la fin du XIXe siècle, alors qu'il était enfant, on comptait de 60 à 70 Européens ; une quinzaine d'entre eux appartenaient à l'administration (chef de subdivision, douaniers, employé des postes, juge, commandant de gendarmerie, etc.) ; la Mission catholique abritait quinze religieux et religieuses. Les autres étaient propriétaires, gérants ou employés des diverses entreprises commerciales : la Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari (C.P.K.N.), qui avait racheté les biens de Hatton et Cookson, occupait une dizaine de personnes, la Compagnie Française du Haut-Congo, huit personnes ; Ancel-Seitz, dix personnes ; la N.A.H.V., cinq ou six personnes, etc. L'armée était représentée par des laptots sénégalais, qu'encadraient quelques sous-officiers et officiers français. Un trait caractéristique de cette population était sa composition : il s'agissait avant tout d'hommes jeunes ; il n'y avait guère que quatre ou cinq femmes, et pratiquement pas d'enfants. L'état civil de Loango ne nota guère que des décès, et n'enregistra, jusqu'en 1898, que des mariages entre Européens et filles indigènes. Le premier mariage entre deux Européens eut lieu cette année-là, mais aboutit à un divorce deux ans plus tard ! Le second fut célébré en 1910. La première naissance d'un enfant non métis date de 1913, trente ans après la fondation de l'agglomération : il faut en conclure que les séjours de chacun étaient rarement renouvelés, que la présence de familles complètes était exceptionnelle, et que probablement aussi les femmes enceintes restaient en France ou y repartaient pour accoucher.

Par contre, les décès n'étaient pas rares, qui évoquent la difficile adaptation de la population allogène, et l'existence d'épidémies soudaines contre lesquelles on était désarmé : en 1894, par exemple, moururent en trois mois huit tirailleurs et plusieurs Européens. Faute d'un diagnostic précis, les efforts de la médecine ne pouvaient être très efficaces. On évoque « de fortes fièvres » aboutissant à la mort en trois ou quatre jours, parfois pour de nouveaux arrivants à peine débarqués. Il est vraisemblable que nombre de ces décès étaient dus à des dysenteries et des hépatites amibiennes, à la fièvre rouge, à des bilieuses hématuriques et à des crises de paludisme aigu. Les insolations étaient sans doute exceptionnelles à une époque où le port du casque « colonial » était considéré comme une condition *sine qua non* de survie dans les régions intertropicales...

Loango ne comportait pas de quartiers africains, comme dans les villes qui se développèrent ailleurs. Autour du mamelon principal, dont la crête et les versants ouest et sud-ouest étaient parsemés d'habitations européennes se développait la vallée de la Loumbi-Loubendi, dont le fond humide était occupé par une coulée de verdure dense. Le cours inférieur, qui traversait la concession des missionnaires, avait été drainé, assaini et aménagé par eux en un grand jardin et un verger. Ils avaient fait venir du jardin d'essai de Libreville de très nombreux arbres fruitiers : cannelliers, girofliers, manguiers, jaquiers, jambosiers, etc., mais ils cultivaient aussi la patate douce et de

1. Il ne reste pratiquement plus un seul témoin oculaire ayant vécu adulte à Loango avant 1900. A la Mission vit encore le frère Saturnin, qui a parlé à Savorgnan de Brazza avant que celui-ci ne reparte pour la dernière fois (1905), et à Diosso, M. Oliveira, qui a joué dans les rues de l'agglomération, entre 1890 et 1900.

vastes parcelles de manioc, dont ils comptaient près de 100 000 pieds en 1890. Les villages autochtones se situaient plus loin, le long des pistes qui divergeaient du poste. Vers le sud-est, au pied du talus qui marque la retombée du plateau, s'échelonnaient Loubou, Mahmintou, Vilikanié, Tchélikéti, entre lesquels étaient venus s'imbriquer deux « villages chrétiens » de fondation récente : Martinique et Guadeloupe. Il s'agissait de petites agglomérations, dont les plus importantes ne devaient guère avoir plus d'une centaine d'habitants : il y avait 20 cases à Mahmintou, 32 à Tiala, 15 à Foutoulis. Vers le nord-est, la situation était un peu différente, puisque la piste conduisant soit à Brazzaville, soit à Bas-Kouilou, traversait la capitale royale. Entre les deux gorges profondes qui éventrent le plateau se situaient Piter Praya, Diela, Tchiyendi, Nlissi, puis Vista (85 cases), Yafa (15 cases), Diosso (40 cases), Mafouk Bayonne[1], et l'on atteignait enfin Loango (80 cases) et Mavoussa (50 cases). De nombreuses plantations vivrières s'étendaient aux alentours, s'intercalant entre le chef-lieu et les villages. La main-d'œuvre utilisée dans les maisons de commerce, sur le port et chez les Européens devait donc effectuer des allées et venues quotidiennes. Mais quelle fut l'activité réelle de Loango ?

2. La route des Caravanes et le trafic des marchandises.

L'activité économique qui se développa peu à peu dans la région ne nous est connue que par des statistiques fragmentaires et peu détaillées. Loango eut deux fonctions essentielles : servir d'exutoire aux produits recueillis dans les factoreries et les chimbèques en divers points de la façade maritime (en particulier dans la vallée du Kouilou), et jouer le rôle de tête de ligne des transports effectués dans les deux sens entre la côte et Brazzaville. La seconde fonction ne dura guère plus d'une douzaine d'années, puisque à partir de 1898, la plus grande partie du trafic put se faire par le chemin de fer du Congo Belge ; la première lui survécut, végétant jusqu'en 1914.

Les commerçants, les ecclésiastiques, les administrateurs s'efforcèrent, durant les premières années de la colonisation, de multiplier les contacts avec la population autochtone. On sait déjà que des factoreries existaient tout le long de la côte avant 1883, et qu'elles faisaient partie de diverses « chaînes » établies soit à partir du Gabon, soit à partir du Congo portugais. Elles connaissaient des fortunes diverses et changeantes, passant d'un propriétaire à l'autre, ouvrant et fermant selon les circonstances (fig. 28). Les pères du Saint-Esprit, qui avaient fondé successivement des missions à Landana, Banane et Loango, poursuivirent leur implantation ; sur la côte d'abord — à Mayumba en 1885 (1 000 ha), à Setté Cama en 1890 — puis dans l'intérieur : en 1906, s'ouvrit la Mission de Ncessé, en plein Mayombe méridional, où se replièrent les religieux de Boudianga, une mission du Niari qui avait connu bien des déboires ; en 1908, ce fut le tour d'une autre à Kakamoèka. Les pères faisaient d'incessantes tournées, atteignant des villages éloignés où ils s'installaient parfois pour plusieurs semaines, prêchant, baptisant et construisant des chapelles, confiant les petites communautés chrétiennes à des catéchistes. Leur premier souci était d'ouvrir des écoles et de former des moniteurs et des séminaristes indigènes afin de mieux pénétrer le milieu humain. Ainsi, dès 1890 à Loango, l'école était fréquentée par 170 élèves, dont 60 filles ; une école normale était ouverte, et 12 séminaristes Vili recevaient une instruction particulière[2].

1. Ce nom de Bayonne, manifestement emprunté, est aujourd'hui un nom de famille extrêmement répandu parmi les Vili. Mais il est porté uniquement par les personnes dont le véritable nom d'origine est Mavoungou, ce patronyme disparaissant rapidement (on s'appelle Mavoungou-Bayonne, puis Bayonne seulement, et même Bayonne-Bayonne !). Personne n'a pu nous donner les raisons de cette curieuse mutation. On nous a toujours répondu : « C'est comme ça : tous les Mavoungou doivent s'appeler Bayonne. »

2. L'action des missionnaires s'était exercée très tôt au Royaume de Congo. Elle fut plus tardive au Loango, où le Portugal se contentait d'avoir des factoreries sur le littoral. Il faut attendre la seconde moitié du XVIIe siècle pour retrouver les traces d'un apostolat chrétien : en 1663, un capucin hongrois, le père Bernardino, aurait évangélisé le Loango ; le père Corneille Wouters (Mineur Récollet belge), dont la vie fut remplie d'aventures extraordinaires, aurait profité d'un séjour au Loango où il était de passage en 1673, pour convertir le roi. Un siècle plus tard, le pape Clément XIII donnait mission à trois religieux d'aller évangéliser la zone comprise entre « la ligne équinoxiale et l'embouchure du fleuve Zaïre ». Ils partirent en 1766, sous la direction

Les résidents français de Loango poursuivaient des buts nécessairement plus politiques. Ils ne rencontrèrent que bien peu d'obstacles dans leurs efforts de pénétration. Ils se heurtèrent cependant à l'hostilité d'un petit chef local, Mani Matchindo, dont l'autorité s'était affirmée dans la zone septentrionale, entre Mayumba et le cours du Kouilou. Il s'agissait d'un ancien esclave Loumbou, qui s'était enrichi en faisant du commerce. Ayant constitué une petite armée de quelque 200 hommes armés de fusils, il pratiquait une traite active, allant chercher jusque dans le Kongou (au-delà du Mayombe), des produits qu'il se procurait de gré ou de force. Ayant chassé le chef légitime, Sovah, il refusait tout contact avec les autorités. Une petite expédition militaire fut montée en 1887 ; vaincu aisément au cours d'une bataille rangée, Mani Matchindo se soumit immédiatement.

Le souci majeur de l'administration, pendant cette période, resta l'établissement d'une liaison commode avec Brazzaville, afin d'assurer le passage rapide du matériel et du ravitaillement nécessaires aux expéditions civiles ou militaires qui s'engageaient toujours plus avant en direction du Tchad. Jusqu'en 1885, et même plus tard lorsqu'il s'agissait de grosses charges, la route empruntée passait par l'Ogooué : en six semaines, les pirogues atteignaient Franceville ; il fallait ensuite cinq jours de portage entre Franceville et Diélé, localité située sur l'une des branches supérieures de l'Alima. La descente de cette rivière, puis celle du Congo, demandaient quinze jours. Les transbordements, les incidents de route, retardaient encore souvent la marche, de telle façon qu'il fallait compter en moyenne trois mois pour l'acheminement de la côte atlantique à Brazzaville. Dans ces conditions, on comprend que dès 1883, Savorgnan de Brazza ait chargé Dolisie d'ouvrir et de jalonner « une route Loango-Pool ».

Après les incidents de Boukou, qui avaient failli coûter la vie à Veistroffer, le passage des colonnes françaises pouvait se faire librement, dès la fin de 1884, sur la piste des Caravanes. L'administrateur Cholet, accompagné de Dolisie, parcourut lui-même la nouvelle voie, en cherchant à gagner quelques kilomètres par des modifications de tracé, à améliorer certains passages vraiment difficiles, notamment dans le Mont Kaba, où il fallait escalader un véritable mur. En novembre 1887, Brazza écrivait au ministère : « Il y a cinq mois, nous avons ouvert une route directe sur Brazzaville, par Loango et Bouenza. Ce sont des Loango qui font le service de nos transports. »

Cette route des Caravanes quittait Loango par le village de Mafouk Bayonne, se dirigeait vers l'est jusqu'à Mfiniou, où s'effectuait la traversée de la Ntombo, avant son entrée dans la vaste zone marécageuse qui s'étend jusqu'au Kouilou. Elle gagnait ensuite le pied du Mayombe, traversant Mboukou, et avant la montagne, était rejointe par deux autres pistes dont l'une venait de Pointe-Noire et l'autre de Tchissanga. S'orientant alors au nord-ouest, elle atteignait la rivière Zibou, puis le gros village de Doumanga, se glissant entre les Monts Foungou et Bidéka. Après Kayes-Loemba et Kondé, les caravanes s'arrêtaient à Mboulou, située à quelque 3 km au nord de la gare actuelle des Saras. La partie la plus pénible du trajet restait à faire, car l'itinéraire ne suivait pas le cours de la Loukoula, sans doute trop enfoncé dans des gorges étroites, mais passait nettement au nord, par Simassissa, franchissant le Mont Kaba avant de rejoindre Pounga et Mvouti, sur la haute Loukoula. Il fallait enfin traverser le dernier chaînon du Mayombe à travers le massif du Bamba, grâce à un col situé à 700 m d'altitude, au-delà duquel on redescendait vers la Loubomo pour se trouver dans la vallée du Niari.

du père Bellegarde, nommé préfet apostolique de Loango ; bien reçus à Bouali, ils allèrent s'installer à Tchibota (il y a encore un village de ce nom près de Diosso). L'un d'eux (Astelet de Clais) mourut bientôt. Les deux autres se transportèrent à Loubou (sud-ouest de Diosso) ; malades tous deux, les pères Bellegarde et Sibire quittèrent le pays après y avoir résidé un peu moins de deux ans. Ils furent remplacés presque immédiatement par les pères Descourvières et Joly, mais ceux-ci allèrent au Kakongo où ils s'arrêtèrent, et durent également en repartir pour des raisons de santé, après un court séjour.

Ces tentatives se renouvelèrent en 1773, par un groupe de 6 religieux et 6 laïques qui débarquèrent à « Iomba » (sans doute Mayumba), et prirent à pied la route de Bouali, faisant étape à Makanda (frontière du Loango), Kilongo (Tchilounga), Ian Kougni (?). A partir de la capitale, ils poursuivirent leur voyage en chaloupe jusqu'à Malimbé (Kakongo). En 1774, ils auraient été renforcés par un nouveau contingent de 4 religieux et 2 laïques. Mais la mort frappait durement ; en 1775, ils ne restaient plus que 6, et se résolurent à évacuer le pays. Il faudra attendre 1865, pour que les tentatives reprennent avec les Spiritains, chargés de la mission du Congo (Mission de Landana, en 1873).

Veistroffer a parlé du sentiment pénible d'oppression donné par l'atmosphère du sous-bois, pendant les longues journées où l'on n'apercevait ni le ciel, ni le soleil, sinon de loin en loin, au hasard de quelques rares clairières ; des glissades sur un sol qui se dérobait sous le pied, les porteurs s'agrippant aux branches et aux racines sur les pentes trop raides ; des attentes imprévues auprès des torrents soudainement grossis par un orage ; de la joie des hommes lorsque apparaissait la plaine, et avec elle la savane : « ... enfin nous débouchons dans une grande plaine : la vallée du Kouilou-Niari, pays des hommes de ma caravane ; il faut entendre leurs cris !... ». Le Niari était rejoint deux jours plus tard, à 4 km en amont de Loudima, qui s'était appelée pendant trois ans Stéphanieville. D'après un rapport de Dolisie, il fallait une dizaine de jours pour parcourir le tronçon Loango-Loudima, dont six ou sept pour la seule traversée du Mayombe, dont l'hostilité naturelle lui semblait pourtant tempérée par l'abondance des vivres qu'on pouvait y trouver. En 1888-1889, des travaux furent entrepris pour apporter certaines améliorations : abattage d'arbres, aménagement de clairières, etc. Mais une épidémie de variole se déclara sur les chantiers, tandis que mourait l'un des responsables européens. La main-d'œuvre se dispersa, et l'insuffisance des crédits ne permit jamais la reprise de l'affaire. Par rapport à la voie de l'Ogooué et de l'Alima, le gain était considérable : « Cette voie met Brazzaville, la clef du Congo supérieur, à vingt journées de marche de l'Atlantique ; une fois la forêt du Mayombe traversée, elle est relativement facile par la vallée du Kouilou-Niari et la traversée des plateaux non boisés qui séparent cette vallée de celle du grand fleuve Congo »[1].

Quand la piste des Caravanes fut établie, l'administration organisa le transport des marchandises. On distingua deux cas, selon la distance qu'il y avait à parcourir. Pour aller jusqu'à Loudima, on ne formait que de petites caravanes de 20 à 30 hommes. Une note officielle soulignait en 1887, que leur recrutement était alors facile, parce que l'absence promettait d'être courte ; leur salaire se composait de 3 bouteilles de rhum — la première donnée à l'engagement, la seconde au départ, la troisième au retour — et de 14 cortades, dont 4 constituaient « la ration », accordée immédiatement, et les 10 autres un pécule versé en fin de contrat. Pour Brazzaville, les candidats étaient moins nombreux ; le voyage aller et retour pouvait durer deux mois, compte tenu des arrêts et de l'attente à Brazzaville, et comportait davantage de risques, du moins jusqu'à ce que la Vallée du Niari fût vraiment contrôlée. En outre, il arrivait souvent que les porteurs soient retenus dans les postes militaires situés sur le trajet, et qui manquaient temporairement de travailleurs. Ils recevaient alors un certificat, une sorte de « bon de caisse » appelé aussi « mokanda », dont ils touchaient le montant à leur retour à Loango. Les caravanes qui effectuaient la totalité du trajet comptaient de 80 à 90 hommes, et le salaire était de même nature, mais plus élevé : 6 bouteilles de rhum (une à l'engagement, trois au départ, deux au retour), et 38 cortades, dont 10 pour la « ration ». Chaque caravane avait un chef, ou contremaître, muni d'un livret officiel ; il devait payer annuellement un droit de 25 F contre délivrance d'une licence. Les marchandises transportées étaient soumises à un droit de 2 F par charge de 30 kg ou fraction de 30 kg.

Si l'administration contrôla cette forme de transport, elle n'en fit pas un service public. Les maisons de commerce, les sociétés privées, devaient elles-mêmes organiser les caravanes, en fonction de leurs besoins, et le rythme atteignit rapidement des proportions considérables. « Les caravanes se succèdent presque sans interruption », lit-on dans un rapport officiel de 1888, et les quelques chiffres qui nous sont parvenus confirment cette observation. En mai et juin 1891, par exemple, il y en eut respectivement 33 et 51 au départ de Loango, représentant près de 3 100 porteurs. En octobre de la même année, on en compta 34 composées de 1 024 porteurs, dont 16 pour Daumas et Béraud, 2 pour la Maison Hollandaise, 7 pour Silveira, 7 pour Parkes et même 2 pour la Mission catholique. Une sorte de record dut être atteint en janvier 1894, avec 110 caravanes (1 622 porteurs), près de 4 par jour ! Il n'existe pratiquement pas d'inventaires concernant les marchandises transportées ; l'un d'eux pourtant, non chiffré, cite de la poudre, des tissus, des matchettes, des cauris, des perles, des couvertures, des bougies, de la verroterie, des cartouches, du fil de laiton, des vivres, etc. Sur la base des statistiques fragmentaires qui nous sont parvenues,

1. A. VEISTROFFER, ouvrage cité *in fine*, p. 64.

les calculs aboutissent à une moyenne de 50 caravanes et 1 160 porteurs par mois, entre 1890 et 1895. On vit apparaître des entrepreneurs de transport qui répondaient aux « appels d'offres » officiels, et prenaient en adjudication les charges que leur confiait l'administration (en 1891 et 1892, ce fut un certain Camara), se chargeant de tout pour un prix forfaitaire : celui-ci était de 36,50 F par charge (30 kg) au début de 1892, mais on prévoyait qu'il passerait à 40 F sans doute l'année suivante. Les prix durent continuer ensuite à augmenter en fonction d'une demande accrue car en 1897, les frères Tréchot, directeurs de la C.F.H.C., proposaient un tarif de 65 F par charge.

Ce système comportait de graves inconvénients, tant humains qu'économiques. Il était d'abord épuisant pour les hommes. Le recrutement se faisait surtout entre le Kouilou et la Loémé, au sein de la population Vili. Or les besoins étaient considérables : d'après les indications données par Dybowsky en 1891, 7 000 porteurs circulaient annuellement sur la piste. Il s'agissait d'hommes dans la force de l'âge, à qui on demandait un travail pénible — le portage de 30 kg au long d'un millier de kilomètres — et dont le salaire comprenait une part importante d'alcool, souvent de mauvaise qualité. On a lu plus haut la réflexion de Fourneau à ce sujet, qui prouve que les effets de l'alcool étaient notoires. Mais en outre, des accidents n'étaient pas exclus dans le Mayombe ou le Niari, provoqués par des populations traditionnellement hostiles à tout étranger, et parfois aussi exaspérées par des rapines. En 1896, la révolte des Soundi se manifesta d'abord par le massacre de plusieurs convois. On verra plus loin comment les allées et venues contribuèrent à la diffusion de la trypanosomiase, dont le « réveil » fut particulièrement meurtrier. Il est indiscutable que le portage dut avoir des effets démographiques directs et indirects sévères, même s'il est impossible de les mesurer. En 1909, le gouverneur E. Gentil lui-même écrivait : « Pendant longtemps (le salaire) a été payé en perles et en étoffes, quand il ne l'était pas en alcool et en poudre de traite... Le paiement en alcool des porteurs loangos notamment, a été la cause d'une diminution rapide et sûre de ces excellents travailleurs qui s'engageaient volontiers pour plusieurs années ; et si, à l'heure actuelle, on ne peut plus compter sur cette précieuse réserve pour fournir la main-d'œuvre nécessaire, il faut l'attribuer aux méthodes que je viens d'indiquer. »

Il fut ainsi de plus en plus difficile de trouver des porteurs sur la côte, du moins des volontaires. Une grosse concurrence s'établissait, puisque même des sociétés belges et l'État Indépendant du Congo faisaient passer des charges par Loango, et les salaires augmentaient en conséquence. Faute de pouvoir lutter à armes égales sur ce plan avec les entreprises privées, l'administration se voyait contrainte de procéder à des réquisitions de porteurs, « obligation toujours ennuyeuse », note avec franchise un rapport de 1892[1].

Mais les inconvénients économiques étaient également sérieux. Le rythme d'écoulement des marchandises par la route des Caravanes était lent, et la capacité de transport insuffisante. En deux mois, 3 000 porteurs n'acheminaient que 90 t au maximum, dont une partie d'ailleurs consistait en vivres destinés à l'autoconsommation. Si modeste qu'ait été le trafic du port, il dépassait encore les possibilités du portage, et les magasins de Loango étaient emplis de marchandises en attente. Au début de 1892, ils étaient encombrés par 140 t de marchandises (4 000 à 5 000 charges) dont les délais d'évacuation étaient estimés à huit ou dix mois ! La lenteur ne pouvait être moindre dans le sens Brazzaville-Loango, et les risques de pertes n'étaient pas illusoires : produits détériorés au passage des cours d'eau, vols, charges abandonnées par les déserteurs, etc. En 1896-1897, 500 charges de la Mission Marchand étaient éparpillées dans le Mayombe. Le prix de revient des produits tropicaux s'en trouvait relevé d'autant. Dans des notes prises au cours d'un voyage au Congo français et publiées en 1891, un nommé E. Allegret écrit : « Quant à la route de Loango à Brazzaville, en l'état actuel, elle n'est praticable que par des porteurs, c'est-à-dire que l'ivoire seul peut supporter les frais de transport, et qu'un très grand développement du commerce est impossible, car le nombre des porteurs n'est pas illimité »[2].

1. Dans un petit hameau de la sous-préfecture de Madingo-Kayes, nous avons rencontré un vieillard qui doit être l'un des derniers survivants de l'époque du portage. Biboulika Djimbi, qui paraissait âgé de 75 ans, a participé à des caravanes allant de Loango à Brazzaville, et de Loango à Libreville. Il n'a pu préciser la date, mais c'était vraisemblablement entre 1905 et 1914. Il nous a seulement dit que « c'était beaucoup la souffrance ».

2. Cf. *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, nº 8, août 1895, p. 4.

Ainsi, à l'époque où une charge de 30 kg payait 65 F, soit 2,16 F par kilogramme, l'ivoire était coté sur les marchés internationaux d'Anvers et de Rotterdam, 2,3 à 4 florins la livre anglaise, soit 4,53 à 8,83 F le kilogramme. Les frais de portage absorbaient donc à eux seuls entre le quart et la moitié du prix de vente. A la même date, le caoutchouc de cueillette se négociait en Europe à 4,91 F le kilogramme (118 florins les 50 kg). Dans ces conditions, la route des Caravanes ne présentait pour le commerce privé qu'un intérêt limité ; l'administration seule, qui n'était pas tenue par des considérations de prix de revient, pouvait l'utiliser de façon intensive. Le plus grand nombre de convois fut sans doute atteint en 1896, au moment de la Mission Marchand, qui dut faire passer au moins 10 000 charges de l'Atlantique au Pool dans un temps très limité, effort qui épuisa les diponibilités en porteurs, et pour longtemps, car les pertes furent élevées[1].

Les inconvénients présentés par le système du portage sur 500 km étaient assez évidents aux yeux des responsables, pour que ceux-ci se préoccupent, dès 1885-1886, de trouver un itinéraire plus commode et un moyen de transport à plus gros débit. L'administrateur Cholet descendit le Niari-Kouilou de Loudima jusqu'à la côte, afin de se rendre compte par lui-même des difficultés offertes réellement par les rapides[2]. Une mission dirigée par l'ingénieur Jacob entreprit de faire le relevé topographique du cours : c'est à lui que l'on doit le premier projet de barrage des gorges de Sounda, dont la hauteur et l'exiguïté l'avaient frappé. Il suggéra d'en miner les versants, afin de provoquer un énorme éboulement rocheux qui obstruerait le lit du fleuve jusqu'à une hauteur de 25 à 35 m. Il pensait de cette façon noyer les rapides sous le lac qui se formerait en amont et permettre ainsi la navigation « jusqu'à 70 milles de Brazzaville ».

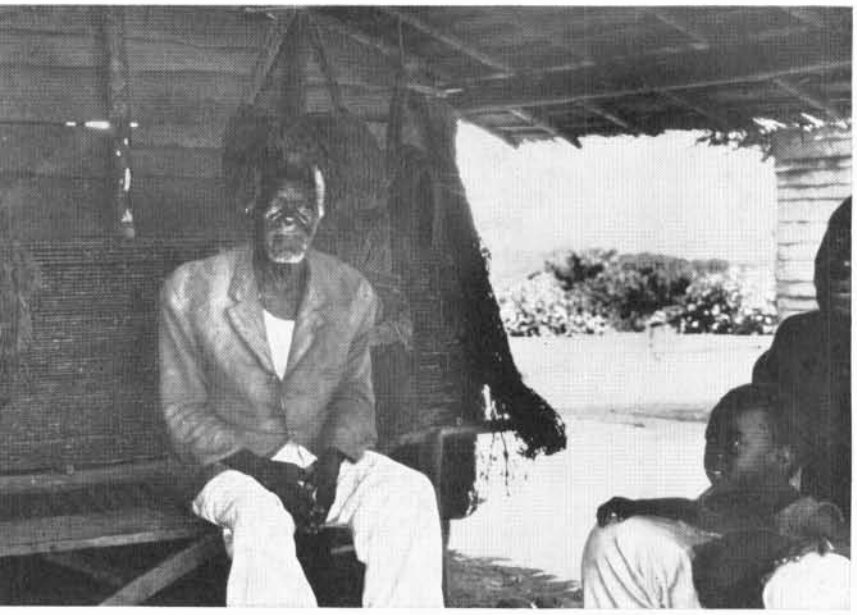
Il est juste de noter que l'auteur du projet faisait lui-même des réserves quant à la solidité de l'ouvrage, qui risquait d'être emporté par la pression des eaux, ou rapidement ébréché par le déversement du trop-plein. On ignorait tout encore du régime du Kouilou-Niari, dont les crues peuvent être rapides et importantes. Pour Jacob, on aurait rendu possible de cette façon l'établissement d'une voie de transport mixte, comprenant deux tronçons fluviaux, en aval et en amont de Sounda, et deux tronçons routiers : de Kakamoèka à Sounda, partie du cours non navigable en basses eaux, et du terminus de la navigation (Kimbédi) jusqu'à Brazzaville. Cela supposait tout de même la création d'un port à Bas-Kouilou, et de stations d'embarquement et débarquement à Kakamoèka, Sounda et Kimbédi. La nécessité des transbordements n'était pas supprimée, pas plus que celle du portage, qui limitait donc la capacité d'écoulement sur cette voie. Il est vrai que ce dernier n'était indispensable que sur une courte distance, et la rotation des porteurs aurait été assez rapide.

Quelques années plus tard, la Compagnie d'Étude et d'Exploitation du Congo Français (C.E.E.C.F.), qui s'était formée dans le but d'étudier un tracé de voie ferrée, reprit l'idée des transports mixtes utilisant le Kouilou. Deux remorqueurs à hélice remontèrent le fleuve, et franchirent les rapides de Sounda à la cordelle, avant de continuer par leurs seuls moyens jusqu'à Biédi. L'expérience parut concluante, à condition que les engins disposent d'une grosse réserve de puissance. La C.E.E.C.F. passa donc en 1894 un contrat avec la colonie pour l'organisation d'une entreprise de transport entre Loango et Comba (170 km à l'ouest de Brazzaville). L'administration s'engageait à lui fournir 2 000 charges de 25 à 30 kg par mois, jusqu'à la fin de l'année, 15 000 charges en 1895 et 6 000 charges en 1896 ; la Compagnie garantissait leur transport jusqu'à Comba, pour un prix de 30 F l'unité, prise sur la plage de Loango. Elle utilisa quatre bateaux à vapeur : deux de Loango à Kakamoèka, et deux sur le bief moyen du Niari ; quant au passage des rapides, il fut assuré par une vingtaine de « surfboats de barre », sortes de remorqueurs puissants tirant des barges renforcées. Entre Biédi et Comba, intervenait un portage.

Ce système compliqué, qui n'exigeait pas moins de trois transbordements, ne fonctionna pas très longtemps. Il ne put d'ailleurs pas rivaliser, après 1897, avec le chemin de fer Matadi-

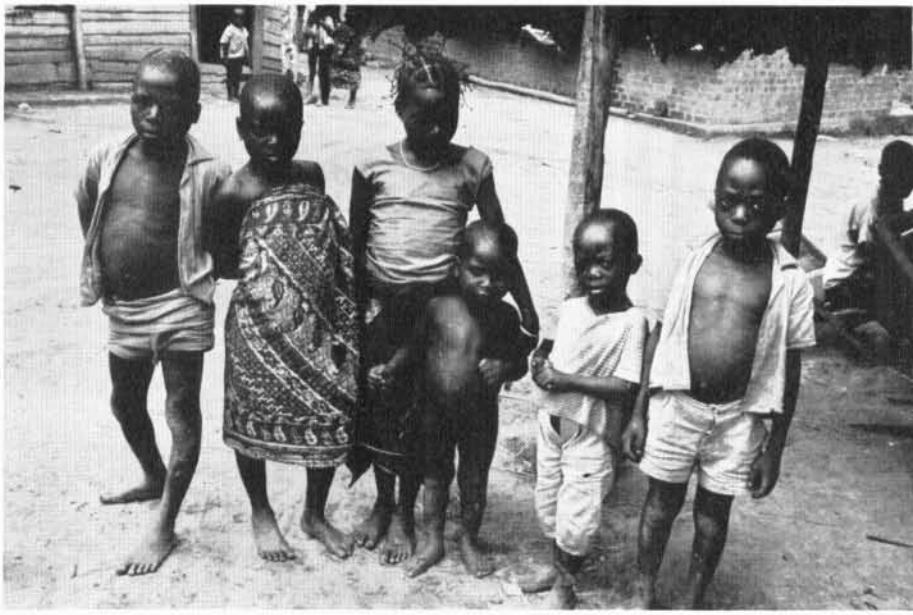
1. Le « déchet » — morts, blessés, malades, indisponibles pour plus ou moins longtemps — selon l'expression employée alors, aurait été de 9 000 individus !

2. Cholet, l'un des créateurs de la piste des Caravanes, déploya une activité considérable dans la région. Il parcourut à pied des distances impressionnantes (plus de 6 000 km au cours des seules années 1886 et 1887). Il mourut à Loango, épuisé, en 1892, âgé seulement de 33 ans.



PH. 15. — *Un ancien porteur de la piste des Caravanes.*

Biboulika Djimbi, vieux Vili d'au moins quatre-vingts ans, a participé aux Caravanes allant de Loango à Brazzaville ou à Libreville. Derrière lui, filets de chasse pendus, et paquets de « tuiles de bambou ».

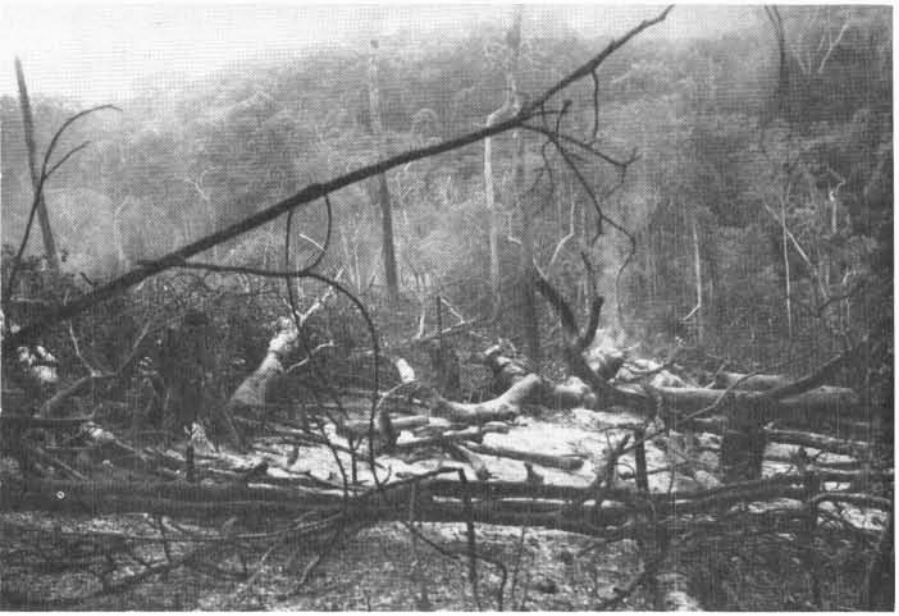


Ph. 16. — *Enfants Yombé, dans un village du Mayombe.*

Les petits garçons vont nus, ou portent un short et une chemisette ; les fillettes se vêtent d'un pagne. Remarquer la coiffure féminine classique : cheveux tressés en « antennes » se dressant autour de la tête.

Ph. 17. — *Le site de Loango, premier poste français sur la côte congolaise* (vue aérienne).

Sur la colline où s'élevait le poste, ne demeurent plus que des alignements de manguiers ou de cocotiers qui bordaient les chemins et les places. La Mission des Sœurs était au fond, à droite.



Ph. 18. — *Défrichage et incendie de la forêt, avant la plantation.*

Le feu achève de consumer une partie des débris végétaux, dont les cendres seront le seul engrais. Le manioc sera bouturé entre les branches non détruites.

Ph. 19. — *Plantation vivrière en pays Vili (Nord du lac Cayo).*

Manioc et maïs poussent parmi les souches à demi calcinées et les troncs restés en place. A gauche, un arbre « à échasses ».

Ph. 20. — *Cultures associées de manioc et de patates douces.*

Les patates douces, à pousse très rapide, ont recouvert les buttes dans lesquelles le manioc est bouturé, et qui restera seul après la récolte des patates.

Léopoldville (C.F.M.L.), que l'État Indépendant du Congo venait de réaliser. Le dernier contrat passé avec la C.E.E.C.F. expira en 1897, et ne fut pas renouvelé. Cette voie ferrée, par où passa désormais la plus grande partie des marchandises destinées à l'intérieur du pays, porta également un coup sévère à Loango, et amena peu à peu son asphyxie, comme il fallait s'y attendre : les bateaux reportèrent leur tête de ligne à Matadi. Mais ce changement eut l'avantage de rendre à peu près inutile le transport par caravanes sur la célèbre voie ; dès lors, il n'y eut plus de convois réguliers, et les recrutements de porteurs se raréfièrent : le dernier eut lieu le 15 septembre 1913, mais il fut encore procédé à une levée exceptionnelle en 1917 pour la colonne du Cameroun, qui partait en campagne dans ce pays contre l'armée allemande.

Jusqu'en 1897, le port de Loango eut donc à manipuler les marchandises arrivant ou partant par la piste des Caravanes, celles qui s'arrêtaient dans le port même ou dans la région côtière, et enfin les denrées achetées dans le Kouilou ou sur ses limites par les commerçants et destinées à l'exportation. En admettant la circulation de 1 500 porteurs par mois dans chaque sens, le trafic sur la piste ne dépassait guère le millier de tonnes annuelles. Nous savons en outre combien modestes étaient les tonnages fournis par la traite ; mais nous ignorons complètement le poids des denrées qui allaient dans les factoreries pour servir de monnaie d'échange ou simplement être vendues, soit sur la côte, soit dans l'intérieur de la région côtière. Il ne pouvait cependant pas être très élevé.

Dans ces conditions, l'activité portuaire de Loango ne fut jamais considérable, et le trafic devait être souvent déséquilibré, les entrées dépassant largement les sorties. Avant 1891, seuls quelques cargos allemands, anglais, portugais, plus rarement français, y faisaient escale de façon plus ou moins régulière. En 1891 seulement, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis établit une ligne annexe, desservant cette escale une fois par semaine, grâce au *Sergent-Malamine,* un petit vapeur qui venait de Libreville en trois jours et demi, et y repartait aussitôt, s'arrêtant à Mandji (port situé au Cap Lopez), Mpando, Iguéla et Mayumba. L'année suivante, s'ouvrait la liaison Marseille-Loango, en vingt-sept jours environ, avec escales à Oran, Las Palmas, Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Cotonou et Libreville. En 1896, Loango devenait tête de ligne pour les deux principales compagnies françaises de l'Atlantique Sud : la Compagnie Frayssinet assurait un voyage par mois (départ de Marseille le 25, arrivée le 22 du mois suivant, retour le 14), et les Chargeurs Réunis un voyage tous les deux mois (départ de Bordeaux le 10, arrivée le 11 du mois suivant, retour le 6), rotation qui fut plus tard accélérée grâce à trois paquebots *(Ville-de-Maccio, Ville-de-Maranhao, Paraguay)*, qui ne mettaient plus que vingt-trois jours, mais allaient désormais jusqu'à Matadi, où débarquaient passagers et marchandises. Loango n'était plus alors qu'une escale, où l'arrêt pouvait être omis.

A l'arrivée, dominaient les boissons alcoolisées et les étoffes, la verroterie, la quincaillerie. Le résident français de Loango, au retour d'une inspection des factoreries côtières, demandait dans une note « d'autres articles de cadeaux que le tafia et les étoffes, comme chapeaux galonnés, habits chamarrés, cannes de tambour-major ou de suisse, épées de théâtre, fusils à pierre damasquinés, etc. ». On reconnaît la liste presque caricaturale des objets dont les chefs se montraient friands, d'après la tradition. La marchandise était parfois moins innocente : en 1891, on signale le passage de 20 t de poudre à fusil en un mois, et l'on prévoit des difficultés avec l'État Indépendant ; car celui-ci avait prohibé l'importation de poudre sur son territoire et celle qui passait par Loango était destinée, de notoriété publique, à franchir en contrebande la frontière voisine... Mais on relève aussi la présence de sel, de céréales, de matériaux de construction (ardoises, briques, ouvrages en fer) qui témoignent des premiers efforts d'équipement. A l'embarquement, figurent un peu de bois, mais surtout le caoutchouc de cueillette, l'ivoire et les palmistes, puis des quantités irrégulières de café et de cacao, lorsque les plantations du Kouilou commencèrent à produire, malheureusement pour peu de temps.

C'est en 1904 seulement que les autorités établirent les premiers relevés précis pour chacun des ports du Congo Français. Or, à cette date, le trafic avec l'intérieur du pays passait déjà par Matadi. Le tableau ci-après est donc donné à titre purement indicatif : c'est le seul qui existe. Mais si l'on ajoute aux chiffres marqués un millier de tonnes représentant le trafic de la piste des

Caravanes, on doit approcher de près le volume du trafic portuaire entre 1883 et 1898, en période normale :

Trafic du port de Loango de 1904 à 1910 (en tonnes)

	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Entrées	1 000	1 000	2 100	1 800	1 500	900	1 100
Sorties	1 000	1 000	400	600	1 000	400	2 000
TOTAL du trafic ...	2 000	2 000	2 500	2 400	2 500	1 300	3 100

De 40 à 60 navires touchaient le port chaque année, pour la plupart de petits bateaux : 52 500 tonneaux pour 52 bateaux en 1907, 66 300 tonneaux pour 54 bateaux en 1909. Ce trafic de 1 000 à 3 000 t ne suffisait pas à entretenir une activité réelle. Pendant la même période, Libreville voyait les seules sorties passer de 6 700 à 37 500 t, grâce aux progrès de l'exploitation forestière. Pour que Loango ne meure pas, il aurait fallu que son arrière-pays voie s'établir de vastes plantations, comme on l'avait un moment espéré, ou se mette à exploiter aussi ses ressources en bois. Mais ceci ne devait se faire que beaucoup plus tard, et c'est Pointe-Noire qui allait en bénéficier.

Dès le début du siècle, l'administration générale donna le signal du départ, en transférant à Brazzaville une partie de ses bureaux. Il ne demeura donc sur place que les services régionaux de la circonscription. Cependant, Loango pouvait encore espérer revivre : son avenir dépendait du choix qui serait fait pour le terminus de la voie ferrée, au sujet de laquelle maints projets avaient déjà été élaborés. Mais en 1911, la mission hydrographique Audoin recommandait Pointe-Noire, où les courbes bathymétriques de 5 et 10 m étaient beaucoup plus proches de la côte. C'est la guerre de 1914-1918 qui accorda un sursis à l'agglomération en suspendant toutes les réalisations. Recommencées en 1919, les études aboutirent à des conclusions identiques, et la décision de créer un port à l'abri de la Pointe-Noire, prise par le gouverneur Augagneur en 1921, sonna le glas de Loango. Pendant un moment, les nouveaux bureaux ouverts à Pointe-Noire furent sous la dépendance de ceux de Loango (douanes, P.T.T., finances) ; mais les commerçants ne s'y trompèrent pas, et commencèrent de déménager, achetant des parcelles et bâtissant à Pointe-Noire, dont le plan de lotissement venait d'être achevé : ainsi France-Congo, la C.F.B.C., Hatton et Cookson, d'autres encore. La nouvelle agglomération devenait commune de plein exercice en 1923, et l'escale pour tous les paquebots y était reportée. Enfin, le 14 août 1924, un arrêté supprimait la subdivision de Loango, qui était rattachée à Pointe-Noire où était transféré le chef-lieu. La justice de paix suivit aussitôt ; le bureau de poste fonctionna jusqu'en 1926.

Loango commença de tomber en ruine : le bois et l'argile ne résistèrent pas longtemps aux attaques du climat et des insectes ; les hommes vinrent prendre les matériaux qu'ils pouvaient récupérer, et les ferrures constituèrent des lots mis aux enchères. Bientôt, aucun bâtiment ne resta debout, et en 1939 plus une seule construction n'était visible. Aujourd'hui, Loango ne serait plus qu'un souvenir, si la Mission catholique n'était demeurée, dont les maisons sur pilotis et la vieille église rappellent un passé récent, mais bien estompé. Dans les grandes herbes qui ont reconquis leur domaine, on trouve au hasard des promenades un rectangle de ciment qui fut le sol d'une maison, le cadre rouillé d'une ouverture, quelques piliers tronqués qui servirent de soubassement ou de clôture, la base de la petite tour où brillait le feu de port. Les jardins de la résidence ne sont plus qu'un fouillis de végétation sauvage ; seuls, les alignements de cocotiers et de manguiers révèlent encore le dessin des voies principales, et restent le témoignage durable des espoirs et de l'activité des hommes.

3

Les mouvements de population

La répartition actuelle de la population dans les régions maritimes du Congo est fort différente de ce qu'elle était il y a seulement un siècle. Les actions convergentes de facteurs divers, les uns antérieurs à la pénétration politique et économique des Européens, les autres dérivant de celle-ci, ont eu des conséquences nombreuses : fléaux naturels décimant les hommes, migrations internes ou externes vers les marchés du travail, déplacements en bloc de groupes humains, exode rural enfin en direction de la grande ville dont la puissance d'attraction ne paraît pas devoir jamais faiblir. La situation contemporaine est donc la résultante de tous ces mouvements ; pour la comprendre, il faut retracer les événements successifs qui se sont déroulés dans cette partie du pays.

LA SITUATION DÉMOGRAPHIQUE AVANT 1920

L'implantation des premières entreprises ayant pour but la production de marchandises exportables a quelque peu précédé la colonisation de droit dans la zone côtière du Congo. Mais l'essor de l'exploitation économique ne s'est produit qu'après plusieurs décennies. Néanmoins, les besoins en main-d'œuvre se sont fait sentir très tôt. Quelle était alors la population du Kouilou, et quels renseignements possède-t-on sur sa situation démographique ?

A. LA MISE EN PLACE DES POPULATIONS

Le terme général de « Kongo nord-occidentaux » désigne habituellement les différents groupes ethniques occupant les territoires situés entre le Stanley-Pool et l'océan Atlantique, et partagés entre les deux Congo et l'enclave portugaise du Cabinda. Les Vili et les Yombé sont installés sur la façade maritime de cette aire de peuplement, où les hommes sont arrivés à une date assez tardive (fig. 31).

1. Les Vili.

Les renseignements en notre possession, concernant les migrations des Kongo, sont fragmentaires. Venant de l'est vers le milieu du XVe siècle, ils s'installèrent dans le pays devenu depuis l'Angola, fondant le Royaume de Kongo, avec lequel les Portugais entrèrent en relations suivies,

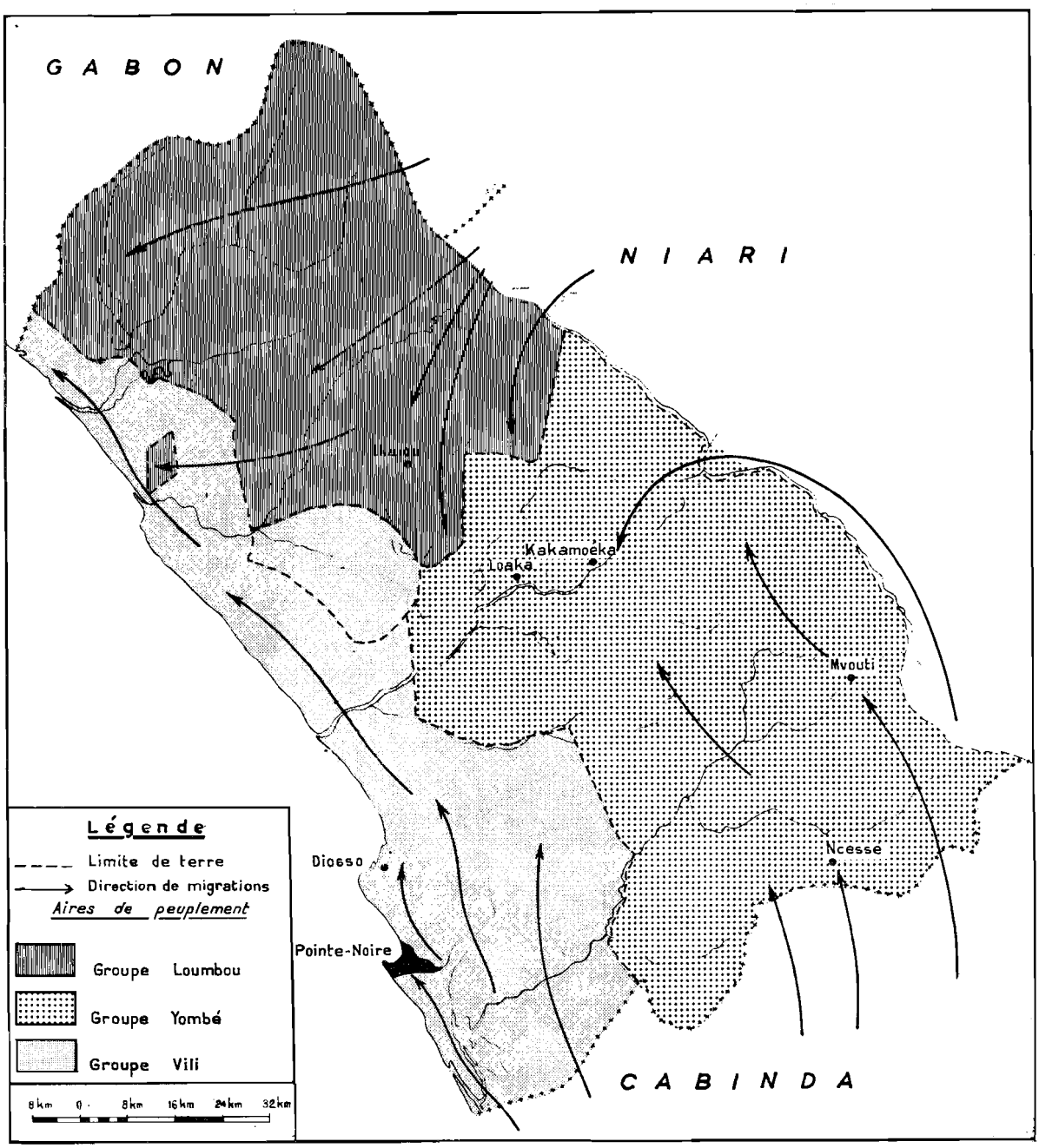


FIG. 31. — La répartition des groupes ethniques dans le Kouilou.

tant dans le domaine politique que dans le domaine économique. La capitale, Banza Kongo — le terme « Banza » désigne une agglomération importante — fut rebaptisée San Salvador (Saint-Sauveur) après la conversion du roi au catholicisme par les premiers missionnaires, dès la fin du XVe siècle (il prit le nom de don João da Silva).

Mais la migration des populations Kongo ne s'était sans doute pas interrompue, soit sous l'effet de dissensions intérieures — mésentente et conflits entre chefs locaux — soit sous l'effet d'une pression démographique entraînant le besoin de terres nouvelles. La légende veut que les

différents groupes aient quitté « Kongo dia ntôtila » (c'est-à-dire « le pays où tous sont rassemblés ») en suivant les directions indiquées par sept cours d'eau descendant d'un massif montagneux. Il ne faut voir là, sans aucun doute, que la transposition dans la tradition d'un mouvement de dispersion vers le nord. Les Vili seraient partis parmi les premiers, se dirigeant vers le nord-ouest, c'est-à-dire en longeant l'Océan, progressant à travers les plaines et les plateaux aujourd'hui déboisés qui séparent la côte du Mayombe. Cette migration devait les conduire au-delà du 4e degré de latitude sud, dans les régions méridionales de l'actuel Gabon, où les villages Vili les plus septentrionaux se trouvent au nord de Mayumba, sur la rive gauche de la Douigni.

Sont-ils allés plus au nord ? Ceci est possible. Certains Vili pensent que leurs ancêtres sont venus du nord, et non du sud, ce qui paraît invraisemblable. Il est probable que les éléments les plus avancés de la vague migratoire ont dû, au XIXe siècle, se replier devant le reflux des populations, repoussées par l'invasion des Fang ; ce recul est sans doute à l'origine d'une croyance d'ailleurs peu répandue.

Les premiers Européens désignaient ces populations sous le nom de Bavili (le préfixe « ba » étant une des formes du pluriel en langue vernaculaire) ou Fiotes[1]. Certains distinguaient les Bavili, installés au nord du Kouilou jusqu'à la Nyanga, et les Loango, entre le Kouilou et le Tchiloango. Mais ces nuances ne paraissent pas fondées, et seuls aujourd'hui les Vili du Cabinda se déclarent Kotchi, désignation particulière d'un sous-groupe Vili.

2. Les Yombé.

Les Yombé, dont le domaine est le massif du Mayombe, quoique certainement très proches parents des Vili, s'en distinguent par plusieurs points. Les deux dialectes sont presque identiques : un Yombé et un Vili se comprennent parfaitement, et la différence porte sur des détails[2]. Mais la morphologie des individus n'est pas comparable. Habitant de la forêt, le Yombé est de taille moyenne ou petite ; il est trapu, musclé, et ses traits sont épais ; sa réputation de robustesse le faisait rechercher comme esclave. Il s'oppose nettement au Vili, plutôt longiligne : silhouette mince et déliée, jambes longues, traits assez fins, taille moyenne ou grande. A la fin du siècle dernier, le limage des incisives supérieures en forme de créneau était répandu partout ; seuls les Yombé ont conservé cette coutume jusqu'à une date récente. Certains tatouages sont aussi caractéristiques, mais ils peuvent également distinguer des clans à l'intérieur d'un groupe ethniquement homogène.

Les Yombé sont, comme les Vili, venus de « Kongo dia ntôtila », mais ils ont toujours suivi le Mayombe, et ceux qui habitent au Congo-Brazzaville ne représentent que la pointe avancée du mouvement de migration. Jusque vers 1925, ils formaient trois groupes bien distincts. Le premier, constitué par les Yombé de Ncessé, se concentrait près de la frontière méridionale du pays, dans le haut bassin de la Loémé ; là, existaient plusieurs gros villages, installés le long du fleuve ou de ses affluents (Loubinza, Voungou), et dont les dimensions rendaient nécessaire la présence, dans chacun d'eux, de plusieurs cases à palabres (« moanza ») : Ncessé, résidence du chef traditionnel, représentant du Ma Loango, Boma, Mpembé, Toumba, Voungou, Mokandi, Nanga, etc. L'administration française et les missionnaires avaient d'ailleurs reconnu l'importance de la région ; ceux-ci fondèrent une mission à Ncessé en 1906 (Notre-Dame-des-Victoires), sur un plateau dominant la Loémé d'une cinquantaine de mètres, celle-là établit un poste officiel à Chimpézé. L'une et l'autre y demeurèrent pendant une vingtaine d'années.

Le second groupe, celui des Yombé de Mvouti, ne paraît guère avoir compté plus d'un millier d'individus, qui s'échelonnaient en plusieurs agglomérations, le long d'une piste assez fréquentée longeant le versant occidental du plus haut chaînon du Mayombe (massifs du Mabidi

1. Le terme « fiote », dans le dialecte Vili, signifie soit la couleur noire, soit les hommes de race noire, par opposition à « tchibamba », le Blanc, l'Européen.

2. Par exemple, l'accentuation de certaines syllabes, et surtout la prononciation de l'une d'entre elles, très fréquente : tchi — Tchibamba, tchilouanga, tchibinda — devient en Yombé « tii » ou même « ki », à la façon des autres Kongo. Près des limites du pays Yombé, la langue subit l'influence des dialectes voisins, dont elle adopte certaines caractéristiques : Loumbou, Kougni, Soundi.

et du Bamba). Ils étaient situés surtout au nord-ouest de Mvouti, sur la haute Loukénéné : Kouilila, Massenga, Malemba, Kikoba, et surtout Bouloungui, où habitait le chef local.

Enfin, le troisième groupe était celui des Yombé de Kakamoèka, presque tous installés sur la rive droite du Kouilou, en aval des gorges de Sounda. La concentration y étaient assez grande, et se trouva encore augmentée après la création d'une mission catholique, en 1908 (Mission de Mama Nzambi, c'est-à-dire de la Mère de Dieu) ; les villages se rapprochèrent et se regroupèrent, et l'on en compta bientôt 28 dans un rayon de 5 à 6 km. Terminus de la navigation fluviale à partir de Bas-Kouilou, Kakamoèka était un lieu d'échanges assez actifs. Cette sorte d'entassement humain entre le Kouilou et la Ndola s'explique peut-être par la proximité d'une frontière ethnique : au-delà, vers le nord, commence le pays Loumbou. Mais il est possible également que dans leur mouvement migratoire, les Yombé aient trouvé là des conditions particulièrement favorables : ne contrôlaient-ils pas l'une des voies naturelles de pénétration vers l'intérieur du pays[1] ?

La zone aujourd'hui traversée par le chemin de fer était déserte, sans que l'on puisse savoir si ce caractère était récent ou ancien. Certains vieillards parlent d'épidémies, qui en auraient chassé les habitants à une époque antérieure, mais ce renseignement est peu sûr... Par contre, des villages existaient sur la piste qui, dans la partie médiane de la chaîne montagneuse, joignait Kakamoèka à Ncessé, par Boulou (aujourd'hui : Les Saras) : Miyamba, Kiyounda, Niounzi, etc. Ils se sont déplacés ou ont disparu.

3. Loumbou et pygmées.

Quant à la région située au nord-ouest de la Loundji, aucune source ancienne ne fournit de détails sur sa population. Dans un rapport daté de décembre 1887, le chef de poste de Mayumba indique seulement que des Baloumbou, dont les mœurs sont peu différentes de celles des Vili, habitent près de la côte, de Conkouati à Setté Cama, mais qu'ils s'y trouvent isolés. Le gros de la population est alors « à trois ou quatre jours de marche vers l'intérieur ». Compte tenu des difficultés de circulation rencontrées en allant vers l'est, trois ou quatre étapes quotidiennes conduisent sur le flanc oriental du Mayombe, et sur la moyenne Nyanga, où les Baloumbou habitent encore aujourd'hui. Cependant, le nombre des Loumbou installés dans le Kouilou n'a fait qu'augmenter depuis une trentaine d'années ; ils étaient seulement 2 700 en 1938, 3 700 en 1948, et sont 4 700 de nos jours. On peut donc admettre que depuis le début du siècle, les Loumbou glissent peu à peu à partir des régions situées au nord-est du Mayombe. Mais ils franchissent la chaîne montagneuse sans s'y arrêter, et viennent s'installer sur le versant occidental, au contact des Vili et des Yombé. Un petit groupe d'entre eux se trouve même isolé en pays Vili, près de la côte, à proximité de l'ancien chef-lieu administratif de Madingou (terre Mpela : 400 personnes). Ainsi, la partie nord-occidentale du Mayombe congolais aurait donc été vide d'hommes depuis longtemps ; elle y est encore maintenant, et seuls quelques groupes de pygmées la parcourent, à la poursuite du gibier.

Les pygmées sont seulement quelques centaines : un dénombrement récent a chiffré leurs effectifs à 561 personnes, et on les trouve surtout dans la région de Kola. Mais il est probable qu'ils ne se sont pas tous fait connaître. Les Yombé les appellent Babongo (sing. Mbongo), terme qui est à rapprocher de Babinga, nom sous lequel ils sont désignés dans le nord du Congo. Jusqu'en 1960-1961, ils s'installaient volontiers auprès des villages bantous, en raison de leur dépendance vis-à-vis de certains clans Yombé, dont les chefs en étaient « propriétaires », et portaient le titre de « foumou ngandou », ou chef de la tribu des pygmées. C'était le cas des clans Baboumbi, Bakiongo, Bakongo, etc. Ils sont les premiers occupants du pays, et une légende Yombé raconte de façon

1. Le village de Kakamoèka était lui-même de fondation récente : 1870-1875. Des querelles, menaçant de tourner en luttes sanglantes, avaient éclaté entre diverses factions ; un vieux chef y mit fin en disant : « Pourquoi vous battre ? n'êtes-vous pas les descendants d'un même ancêtre ? » En signe de réconciliation fut établie une nouvelle agglomération, à laquelle fut donné le nom symbolique de « Kaka moèka », c'est-à-dire, un ancêtre, un aïeul (sous-entendu : unique).

pittoresque comment ils sont devenus les vassaux des nouveaux venus[1]. Mais, en 1961, les autorités administratives décrétèrent l'émancipation des pygmées qui, sans modifier leur genre de vie, restent désormais moins volontiers auprès de leurs « suzerains » ; ceux-ci en montrent beaucoup d'amertume... Les Babongo sont des chasseurs étonnants ; circulant partout avec aisance, ils font preuve d'un sens remarquable de l'orientation, et possèdent un « code » étendu pour la signalisation des pistes. Pendant longtemps, ils n'ont pratiqué aucune culture, et faisaient des échanges avec les Bantous, obtenant ainsi du manioc, des cigarettes, etc. contre des produits de chasse et de cueillette, ou des « prestations » de travail (comme le gros défrichage). Depuis quelques années, ils se sont mis à faire des cultures vivrières, et possèdent ainsi une autonomie presque complète.

Nous ignorons quelle était, il y a quatre-vingts ans, la population du Kouilou. Les quelques chiffres qu'il est possible de relever ne sont jamais que des évaluations très approximatives, correspondant à des impressions d'ensemble, et non à des recensements, même incomplets. De plus, ils portent sur des circonscriptions administratives ou religieuses dont les limites ne coïncident pas entre elles, et sont modifiées d'une fois à l'autre. Ainsi, vers 1914, les missionnaires de Ncessé admettent que dans le ressort de leur établissement, vivent 60 000 personnes. Mais ils comptent non seulement les habitants du Mayombe méridional, mais également ceux du Niari occidental, où ils s'étaient installés en premier lieu avant de se replier, en 1906[2]. A la même date, les pères de Loango signalent qu'ils comptent 2 000 chrétiens sur 80 000 habitants, ce dernier chiffre paraissant d'autant plus exagéré qu'il ne comprend pas les personnes dépendant de deux autres missions : Kakamoèka et Mayumba. Enfin, un rapport plus ancien affirme qu'en 1871, une population de 100 000 âmes aurait vécu entre Loango et le fleuve Congo, en bordure de la côte, et sur une profondeur d'une dizaine de kilomètres. Sur cette base, un rapide calcul aboutit à une densité de 100 hab./km^2! Or, si un administrateur, au cours d'une tournée faite en 1887, évoque « une succession de grands et beaux villages entre côte Matève et Massabé », c'est-à-dire sur une quinzaine de kilomètres, il signale par contre la très faible densité constatée au sud-ouest de la Loémé, et surtout près de la frontière, d'où les indigènes auraient fui « pour échapper aux exactions portugaises avant 1885 ». Une erreur constante, faite par les observateurs de l'époque, paraît être d'avoir lié le chiffre de population des villages au nombre des cases, qu'il était évidemment facile de compter. Mais la même famille possède le plus souvent deux cases (celle du mari et celle de la femme), auxquelles s'ajoute une case-cuisine, quelquefois aussi grande que les autres. Ainsi, une cinquantaine de cases ne représentent guère plus d'une vingtaine de familles, souvent moins, soit à peine 100 habitants.

B. LES FACTEURS DE DÉPEUPLEMENT

S'il est impossible, comme nous venons de le voir, de connaître l'état de la population à la fin du XIXe siècle, par contre l'existence de plusieurs facteurs de dépeuplement apparaît indiscutable : facteurs coutumiers, d'une part, facteurs sanitaires et facteurs économiques de l'autre.

1. Facteurs coutumiers et fléaux naturels.

Aux premiers appartient l'usage du poison d'épreuve, très répandu parmi les populations côtières, comme d'ailleurs dans tout le Congo. Cette forme d'ordalie, identique à celle qui était courante en Europe au Moyen Age, ne laisse en effet que bien peu de chances de survie à celui

1. Tandis que les pygmées étaient à la chasse, les Yombé arrivèrent et s'installèrent dans le campement abandonné. Rentrant un soir, les pygmées furent très étonnés d'apercevoir des feux et d'entendre des bruits ; ils envoyèrent l'un des leurs en éclaireur ; il s'adressa à une femme qui préparait des repas dans une case, disant : « Nous sommes fatigués, nous avons faim, et nous demandons l'hospitalité. » La femme partit consulter son mari qui palabrait auprès du feu, et qui lui répondit qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de cela ; elle alla trouver son beau-frère qui accueillit les pygmées, et leur accorda ce qu'ils demandaient, à condition qu'ils reconnaissent son autorité. Ainsi est expliquée la dépendance des Babongo vis-à-vis de certains clans seulement. Cette légende nous a été racontée et presque mimée par un vieux chasseur Yombé de la région de Kakamoèka.

2. La première implantation avait été faite à Boudianga, près de Makabana, sur la rive droite du Niari.

qui la subit : refuser de s'y soumettre, c'est par là même se reconnaître coupable. La vie ou la mort de l'accusé dépendent donc en définitive de l'état de ses relations avec le « ndoki », préparateur du poison, qui a toujours la possibilité d'en doser la concentration, ou de faire absorber préalablement à l'intéressé un contrepoison efficace[1]. L'emploi du poison d'épreuve, obtenu à l'aide de feuilles, d'écorces, de racines, était assez fréquent pour que les administrateurs et les missionnaires le rendent responsable du dépeuplement de plusieurs villages où les séances se multipliaient. Il ne faut pas oublier que dans l'esprit de chacun, la mort n'est jamais imputable à des causes naturelles, et qu'il y a toujours un responsable direct ou indirect, qui a « jeté un sort ». On imagine les conséquences d'un tel état d'esprit en période d'épidémie !

Or, justement à cette époque, deux fléaux naturels se succèdent et additionnent leurs effets : la variole et la trypanosomiase. La première, sans doute apportée par quelque navire de commerce, se propage de façon foudroyante en 1873-1874, dans la zone septentrionale du Kouilou. Elle sévit avec suffisamment d'intensité pour vider le pays d'une grande partie de ses habitants. C'est du moins l'explication qui est donnée par un administrateur français, en 1887, d'après les renseignements recueillis au cours d'une tournée. Cette épidémie aurait été notamment à l'origine du no man's land qui commence à peu de distance de la côte. A cette date, la maladie n'avait pas disparu, et se signalait par des recrudescences périodiques : en 1888, des marchands d'ivoire venus de Mayumba la transportèrent vers l'intérieur, où elle reprit de la vigueur. Avec l'accroissement des échanges, même les villages éloignés n'étaient plus à l'abri ; les hommes partis vendre les produits de l'agriculture ou recrutés pour le portage pouvaient introduire la variole en revenant dans leurs foyers. Sur une carte dressée en 1910 par un père de Ncessé, on peut relever l'indication suivante : « Canton de Mboma : tous villages détruits par la variole il y a quelques années. » Même si une partie de la population échappe à la mort, les survivants, selon la coutume, se hâtent de quitter les lieux « maudits » pour aller s'installer ailleurs.

La trypanosomiase fit son apparition à la fin du XIXe siècle. Elle était alors connue dans les régions côtières du Congo Belge, qu'une carte de 1886 signale comme infestées mais elle ne paraît pas sévir à Loango à la même date ; du moins n'est-elle pas virulente. C'est par la piste des Caravanes qu'elle va venir, jalonnant son chemin de victimes, à partir du bas Oubangui où elle existait de façon permanente. La circulation sur le Congo, le trafic établi depuis longtemps dans la Vallée du Niari (exploitation du cuivre), en avaient déjà étendu l'aire. D'après les déclarations faites au début du siècle par les villageois, la maladie du sommeil s'était manifestée bien avant la venue des Européens. Mais elle va littéralement « exploser », lorsque des milliers de porteurs Vili assureront la liaison entre Loango et Brazzaville, et remonteront jusqu'au Tchad avec les missions militaires d'exploration et de pacification. Au cours de la dernière décennie du XIXe siècle, elle s'installe sur la façade maritime et fait d'importants ravages.

« La trypanosomiase humaine sévit avec rage dans tous les villages de la région de Loango. La maladie y règne à l'état endémique, et sévit avec une intensité excessive sur la population. Le pays est boisé et marécageux, mais l'infection s'étend aussi bien loin des marigots qu'à proximité des rivières. Elle semblerait faire à présent des progrès. Elle frappe les indigènes sans distinction d'âge ni de sexe, mais plus spécialement les miséreux, les gens mal nourris. Des familles entières disparaissent. La maladie, qui existait déjà en 1895 (...), est appelée « madokila ». De nombreux villages se sont déplacés, mais vont s'installer un peu plus loin dans les mêmes mauvaises conditions »[2].

Le médecin de Loango confirme ces renseignements.

« Toute la région de Loango est infestée, Mayombe compris. Ce dernier pays, qui cependant a été très peu parcouru, même par les Loango tout proches, serait actuellement profondément

1. Rappelons qu'il ne faut pas confondre le nganga, ou féticheur, sorte de guérisseur en général bienfaisant, qui utilise en particulier toutes les ressources des simples, et le ndoki, le sorcier, être le plus souvent maléfique, redouté par ses compatriotes pour les pouvoirs magiques qui lui sont attribués. C'est le ndoki qui se transforme la nuit en lion, en panthère, en serpent ; au début du siècle, dans le Mayombe, ces manifestations dites de « nagalisme » ont connu une forte recrudescence.

2. MARTIN, ROUBAUD et LEBEUF, *La maladie du sommeil au Congo Français*, p. 36 (Bibl. *in fine*).

contaminé. Des villages entiers ont disparu. Dans certains autres, on ne trouve plus que quelques hommes valides »[1].

Dans la région des lacs du Kouilou, où les galeries forestières et les marécages sont étroitement imbriqués, beaucoup de villages auraient été détruits aussi vers 1890-1895. La maladie devint ensuite moins virulente sans cependant disparaître, les mouches tsé-tsé restant abondantes.

2. Émigration et expatriation.

Il est peu douteux que la succession ou la conjugaison de ces fléaux ait provoqué un sensible dépeuplement de la région côtière. Or, celle-ci était également affectée par un mouvement d'émigration dont l'origine était double : climatique et économique. On sait que les plaines et plateaux littoraux sont en moyenne peu arrosés, et surtout que les précipitations y sont, d'une année à l'autre, sujettes à de fortes variations. Celles-ci entraînent périodiquement des sécheresses anormalement longues ; c'est généralement la petite saison humide (octobre-décembre) qui s'efface presque complètement. Alors les plantations vivrières de savane ne se développent pas, et la disette risque de sévir, si des produits alimentaires ne sont pas amenés d'ailleurs. De telles disettes ont été enregistrées à plusieurs reprises depuis la pénétration européenne : en 1884-1885, en 1911-1912, vers 1927 ; et il est hautement probable que d'autres se sont produites avant. Les souffrances endurées ont laissé des traces dans la mémoire des Vili ; dans la région de Diosso, une chanson fait parler un enfant qui s'exprime ainsi : « Dis à mon père qu'il ne me cherche pas ; je suis sous le manguier où j'attends que les fruits tombent, car je n'ai plus la force de bouger. »

Les habitants, en pareilles circonstances, avaient deux recours. Selon une tradition qui souligne bien les liens existants entre les deux groupes, les familles Vili plaçaient alors deux de leurs enfants dans une famille Yombé ; celle-ci se chargeait de les élever, et plus tard, seul l'un des deux regagnait son village, l'autre restant avec ses parents adoptifs, en quelque sorte à titre de dédommagement ; on l'appelait « mouana mbongo », l'enfant-argent, l'enfant-monnaie... Mais plus généralement, c'était un groupe humain complet qui abandonnait la zone littorale pour s'enfoncer dans l'intérieur. Le Mayombe, avec sa couverture forestière, ses cours d'eau bien alimentés en toutes saisons, ses sols imperméables, offrait un refuge sûr. Les Vili obtenaient sans peine de s'installer sur les terres Yombé, où les zones inoccupées ne manquaient pas. Le bassin de la Boubissi (rive gauche de la Loémé), la région de Magne et Kongotali, comptent ainsi d'anciennes « colonies » Vili, qui se sont peu à peu assimilées, ont adopté le dialecte de leurs hôtes, et ne s'en distinguent plus que par leur accent d'origine. Les mariages inter-ethniques ont favorisé cette fusion ; mais les « vrais » Yombé ne manquent jamais de souligner, à l'occasion, la lointaine ascendance de leurs voisins, non sans un brin de condescendance pour ces gens que leur pays ne peut pas nourrir correctement... « Dans le Mayombe — nous disaient avec fierté plusieurs hommes de Yombo — le manioc pousse toujours, il y a du gibier et du poisson en abondance, nous n'avons jamais manqué de rien ! »

Un autre recours, moins ancien, était celui de l'expatriation. A partir de 1860-1870, le développement des cultures de cacao et de café, principalement à Fernando Po et à São Tomé, entraîna un accroissement des besoins en main-d'œuvre. Les directeurs de plantations, espagnols et portugais, faisaient procéder au recrutement d'ouvriers par l'intermédiaire de « traitants », ou « linguisters »[2]. Ces derniers offraient des contrats de travail de dix-huit mois, et se chargeaient du voyage aller. Les candidats étaient nombreux ; en janvier 1885, on signale que 400 travailleurs se sont embarqués au cours des six derniers mois. Or, leur rapatriement n'était pas assuré au bout d'un an et demi. Généralement dans l'impossibilité de payer leur passage de retour, les salariés se voyaient donc contraints de rester sur place dans des conditions plutôt médiocres. Le mouvement dut prendre suffisamment d'ampleur pour que les autorités françaises s'en inquiètent. Un décret

1. MARTIN, ROUBAUD et LEBEUF, *La maladie du sommeil au Congo Français, Ibid.*
2. Le terme est probablement dérivé du mot anglais « linguist » : qui parle plusieurs langues. Il est passé dans le vocabulaire Vili sous la forme « linguissi », qui désigne une personne instruite.

du 16 novembre 1886 interdit l'émigration des Loango vers les pays étrangers. Cette mesure répondait peut-être à des considérations démographiques (les partants étaient des adultes jeunes de sexe masculin, en général) ; mais elle visait aussi à conserver sur place une main-d'œuvre dont on allait avoir grand besoin pour le portage.

Celui-ci, qui devait durer une douzaine d'années, n'a pas manqué non plus d'avoir une influence, au moins indirecte, sur le peuplement de la côte. Les quelques chiffres, malheureusement trop rares, que nous possédons, montrent quelle ampleur atteignit le recrutement (par exemple, 7 000 porteurs utilisés en 1897 seulement). Si les pertes humaines dues aux maladies ou aux accidents ne sont pas connues, du moins peut-on supposer que cette activité n'a pas été sans affaiblir physiquement des milliers d'individus, assez peu doués pour les travaux de force. D'autre part, elle entraînait l'éloignement des hommes pour de longues périodes : guère moins de deux mois au minimum pour un aller et retour Loango-Brazzaville ; il n'est pas impossible que les taux de natalité s'en soient trouvés affectés.

Enfin, conséquence plus imprévisible, mais qui est soulignée dans certains textes contemporains, les Vili ont commencé d'acquérir durant cette période, le goût des déplacements lointains. L'habitude de toucher un salaire, les débuts d'une scolarisation dont ils ont été les premiers bénéficiaires au Congo[1], leur a fait regarder avec davantage de mépris le travail de la terre auquel ils étaient déjà fort peu attachés (n'ont-ils pas, pendant longtemps, pratiqué une activité d'intermédiaires dans le commerce entre la côte et l'intérieur ?). Après la suppression des transports par caravanes (1898), ils se remirent à émigrer, vers Brazzaville, qui commençait à se développer, et où ils étaient recherchés comme boys, mais aussi vers le Gabon, l'Oubangui, le Congo Belge, où les grandes sociétés concessionnaires étaient en train de s'installer, et les plantations de s'étendre. Un travail de salarié, même lointain, les attirait : en 1905, plus de 200 Vili se trouvaient dans la région du Couloir, en amont du Stanley-Pool, où ils récoltaient les lianes et les rhizomes à latex, destinés à une petite usine située près de Brazzaville, sur les bord du Djoué. A un inspecteur de passage, ils disaient tout ignorer des termes de leur contrat, et ne pas savoir quand et comment ils retourneraient chez eux. Le décret de 1886 interdisant l'émigration avait été rapporté, ou était tombé en désuétude, car une note administrative de 1907 signale que chaque bateau touchant à la côte « emmène une centaine de Loango émigrants ». Cette tradition est restée vivace, et les Vili se sont toujours expatriés avec d'autant plus de facilité, que le passage fréquent des navires leur en donnait la possibilité. A Libreville, en 1953, ils formaient une colonie de 583 personnes ; en 1960-1961, ils y étaient plus d'un millier.

Les effets convergents des divers phénomènes qui viennent d'être évoqués ne laissent guère place au doute. Jusqu'en 1910 au moins, et peut-être plus tard encore, la population côtière a subi des pertes sensibles qu'il n'est pas possible d'évaluer avec exactitude. Même si les conditions économiques et la situation démographique se sont ensuite améliorées, on ne saurait être surpris par les faibles densités qui caractérisent aujourd'hui l'ensemble de la façade maritime ; les trois sous-préfectures de Madingo-Kayes, Mvouti et Loandjili, qui forment le département du Kouilou, ne rassemblent que 43 000 personnes, selon les derniers dénombrements officiels, ce qui représente seulement 3,3 hab./km². Ce chiffre est à rapprocher de la population de Pointe-Noire, qui s'élevait à 75 200 personnes en 1962, et qui, selon toute vraisemblance, a dépassé 100 000 âmes en 1967. Est-il besoin de souligner que la ville se trouve ainsi deux fois plus peuplée que son arrière-pays ? Mais Pointe-Noire n'a pas encore un demi-siècle d'existence ; la situation actuelle est l'aboutissement d'une évolution assez rapide, au cours de laquelle le monde rural a connu d'importants mouvements migratoires, qui ont profondément modifié la répartition des hommes.

1. Dès 1886, l'école de la Mission de Loango accueillait 70 enfants ; en 1890, il y en avait 170, et 75 à Mayumba ; une école normale formait déjà des moniteurs. En 1910, les effectifs à Loango, Mayumba, Kakamoèka et Ncessé atteignaient 597 garçons et filles.

LES DÉPLACEMENTS DE POPULATION

Les migrations intérieures, dans le Kouilou, ne se sont guère déclenchées avant la construction du chemin de fer. Mais celle-ci a entraîné un véritable bouleversement de l'habitat ; par son attraction propre tout d'abord, et bientôt par l'installation des entreprises auxquelles il offrait ses services dans le domaine des transports.

A. LES MIGRATIONS INTERNES DES YOMBÉ

Le tracé définitif retenu pour la voie ferrée passait dans une zone très peu occupée par les hommes, et même, entre Mvouti et Boulou (Les Saras), totalement vide. Le ravitaillement de la main-d'œuvre employée sur les chantiers fut l'un des soucis permanents des responsables des chantiers de l'entreprise ; dans le Mayombe, en particulier, il y eut, pendant dix ans, plusieurs milliers d'hommes au travail[1]. Nombre d'entre eux, étrangers au Congo (Oubanguiens, Tchadiens, plus tard Indochinois), consommaient surtout du riz. Mais les Congolais avaient besoin de manioc, d'huile de palme, et tous, de viande. Les produits vivriers arrivaient à tête d'hommes de Pointe-Noire, jusqu'à ce qu'une route carrossable, en 1929-1930, permette de supprimer cette pénible corvée. Les habitants du Mayombe avaient bien vu là l'occasion de vendre les produits de leur agriculture et de la chasse, mais la plupart d'entre eux habitaient loin des chantiers, ce qui les obligeait à de longs et fréquents déplacements. De plus, avec la voie ferrée, allait être abandonnée la route Loango-Chimpézé, le poste administratif étant transféré à Mvouti dès 1926. Aussi bien, à partir de 1925-1926, les pressions administratives rencontrèrent-elles l'assentiment des chefs traditionnels, pour une migration en bloc des Yombé en direction du C.F.C.O. Les villages furent vivement encouragés à se déplacer, lorsqu'ils se trouvaient à plus de 10 km de la zone de passage. Il n'apparaît pas que des moyens coercitifs furent employés, et la plupart des habitants actuels, qui ont vécu cette migration, répondent quand ils sont interrogés à ce sujet, que le chef de village ou le chef de canton en avaient décidé ainsi, et que « pour tout le monde, c'était mieux ». Les autorités françaises eurent d'ailleurs parfois le souci de ne pas provoquer une trop forte concentration, refusant par exemple l'installation de certains groupes à Mvouti même pour qu'ils conservent leurs activités rurales.

Quoi qu'il en soit, entre 1926 et 1934, la plus grande partie des villageois abandonnèrent leur région d'origine. Selon les lieux, le mouvement fut individuel ou collectif ; dans le premier cas, les migrants venaient en général s'engager comme salariés ; dans le second cas, tout le village partait et en reconstruisait un nouveau non loin du C.F.C.O. Les uns bâtirent leurs cases à proximité des gares, les autres s'arrêtèrent à quelque distance, sur les pistes traditionnelles qu'ils avaient l'habitude de parcourir. Le mouvement prit donc l'aspect d'un déplacement général en direction du nord-ouest, dans les régions méridionales, du sud-est dans les régions septentrionales, aboutissant aux abords du nouvel axe de communication. Le transfert se fit parfois en deux étapes, le village nouveau, établi sur une position intermédiaire, étant abandonné quelques années plus tard pour l'endroit où il se trouve aujourd'hui. La figure 32 indique l'ensemble des mouvements migratoires qui se sont dessinés depuis cette période, et la situation qui en est résultée.

Les villages de la terre Chimpézé (Chimpézé, Yangui, Méma, Nioungui, Kayes, etc.) vinrent surtout près de Mvouti, nouveau centre administratif. Ils se regroupèrent sur la grande boucle que décrit la voie ferrée autour du bassin de la haute Loukoula avant d'amorcer une longue montée dans le massif du Bamba. Certains conservèrent leur nom, comme Nioungui, formé de deux petites agglomérations séparées ; d'autres en changèrent, et devinrent Nzombo (deux

1. Dès 1926, il y avait 4 200 travailleurs sur la section de Pointe-Noire dont 3 400 dans le Mayombe. Ce total augmenta plus tard, lorsque furent abordées les parties les plus accidentées, et que commença le percement du tunnel sous le Mont Bamba.

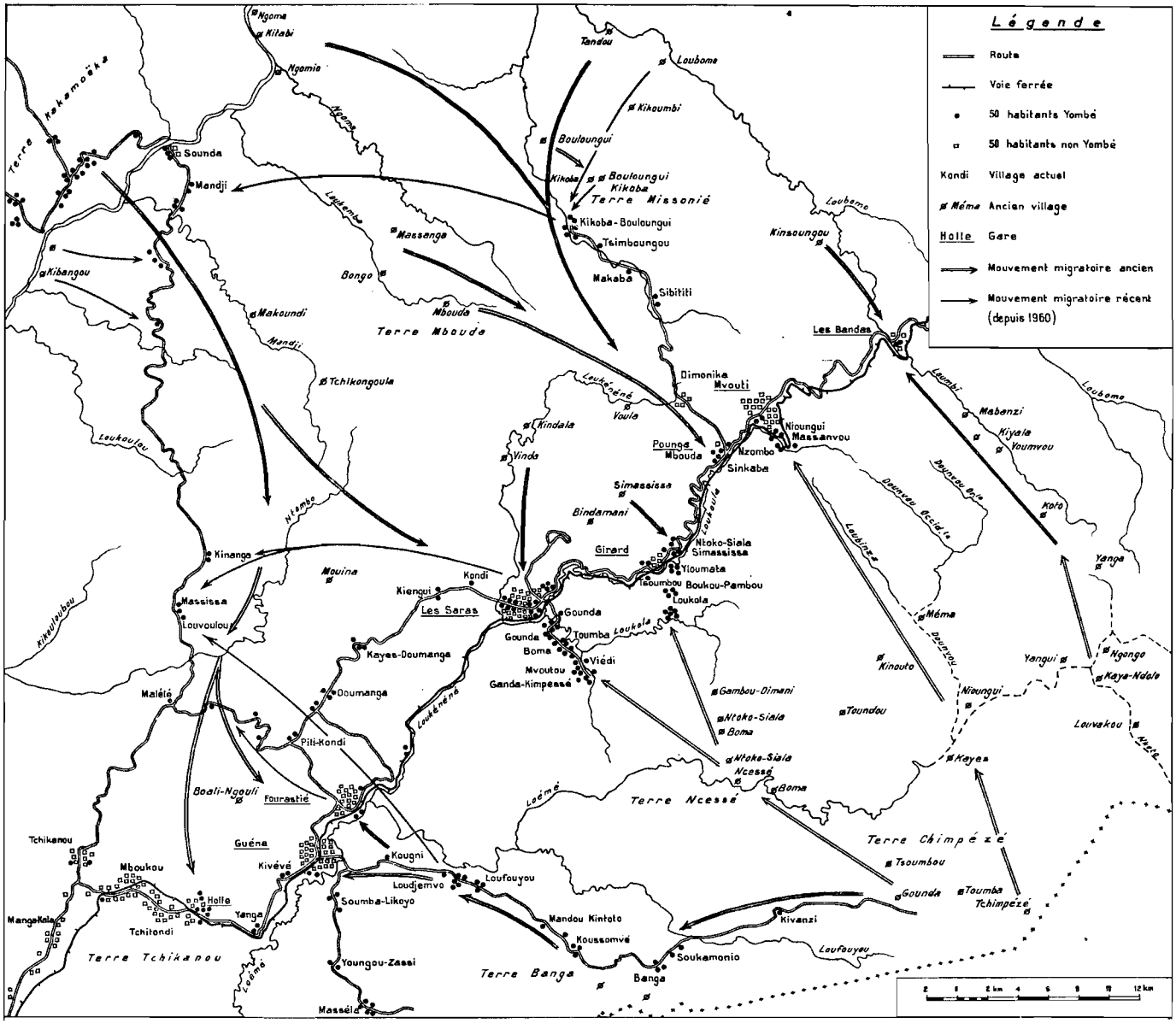


FIG. 32. — Répartition actuelle de la population dans le Mayombe méridional ; mouvements migratoires anciens et récents, depuis 1921.

fractions également) et Massânvou, ce dernier nom, symbolique, indiquant qu'un même village comprend des gens d'origines différentes[1]. Plus à l'est, Yanga, Koto, Kiyala, échelonnés le long de la Loumbi, se dirigeaient vers Les Bandas. Les villages de la terre Ncessé (Ncessé, où la Mission catholique demeura jusqu'en 1929, Ntoko-Siala, Gambou-Dimani, Boma, etc.), émigrèrent plutôt vers Les Saras ou vers Girard, au sud desquels, sur quelques kilomètres, on les retrouve aujourd'hui sous leurs noms anciens ou de nouvelles appellations. Là encore, ils ont souvent éclaté, phénomène fréquent depuis que les liens coutumiers se sont relâchés ; ainsi, il n'existe pas moins de quatre Gounda, que l'administration est obligée de numéroter pour les distinguer, alors que l'ancien

1. Massânvou signifie : grosse branche se divisant en plusieurs rameaux.

village, abandonné, près de la frontière du Cabinda, a été réoccupé par quelques familles venues de ce pays en 1959, retrouvant à cette occasion son nom avec son existence.

Enfin, les habitants de la terre Banga, la plus occidentale au sud du chemin de fer, émigrèrent vers Guéna et Fourastié, mais cependant en nombre moins important, sans doute parce qu'ils se trouvaient le long d'une route carrossable, et qui fut utilisée encore quelques années. Toute la région frontalière où, d'après les souvenirs de quelques anciens, certains villages comptaient plusieurs centaines d'habitants, se trouva dépeuplée en une douzaine d'années. Vers 1960, il ne restait plus là que des hameaux : Gounda, Tsombou, Mbaou, Mvoutou, parfois seulement peuplés de quelques familles — trois à Tsoumbou, quatre à Gounda ! — retenues par les chantiers forestiers ouverts dans la région. A cette date, par contre, un nouveau mouvement migratoire se déclenchait : celui de Yombé « portugais », fuyant l'insécurité qui se manifestait alors au Cabinda. Une dizaine de ménages venaient de redonner vie à Tchimpézé, qui reprenait d'ailleurs son véritable nom Yombé de Kimpessé[1]. Il en était de même à Soukamonio, tandis qu'un camp de travailleurs animait provisoirement l'agglomération de Banga.

Au nord de la voie ferrée, les villages constituaient deux terres : la terre Missonié, au nord-ouest de Mvouti, dont le centre principal était Bouloungui, et la terre Mbouda, peu peuplée, à l'ouest de la précédente. La première tirait son importance de la piste qui conduisait à la Loubomo, et par cette rivière, au Kouilou et dans le pays Loumbou (subdivision de Ntima). La partie septentrionale, au-delà de Bouloungui, comprenait une dizaine de villages : Mambota, Tondo (ou Tandou), Mbaya, Mandouka, Tsitsoutsou, Sangou-Bouala, Kitabi, Nkondo, Kongo, Ngoma. Entre 1926 et 1936, leurs habitants vinrent s'installer entre Bouloungui et Pounga, se dispersant entre plusieurs agglomérations où on les retrouve à présent : Sibititi, Tsimboungou, Makaba, etc. La région de départ est maintenant déserte, et ne conserve plus, comme témoignage d'une ancienne présence humaine, que des savanes ouvertes au milieu de la forêt dense. Quant à la terre Mbouda, elle était traversée par une piste fréquentée, qui conduisait de Kikoba à Sounda, en une journée de marche. Cédant à l'entraînement général, les villageois abandonnèrent les lieux, et vinrent fonder un nouveau Mbouda, auprès de la Mission catholique de Pounga[2]. Plus à l'ouest, les quelques agglomérations qui jalonnaient la piste de Kakamoèka à Boulou et Chimpézé disparurent également, la population s'installant auprès des gares. Il en fut de même des villages de la haute Loukénéné (Vinda, Kindala, Bindamani, Simassissa), dont les originaires sont à présent soit à Girard, soit à Les Saras.

Ainsi, la création d'une voie de communication moderne, qui recoupait tous les axes traditionnels de déplacement, eut-elle pour conséquence le développement d'un vaste mouvement de migrations internes, mi-dirigé, mi-spontané, affectant la rive gauche du Kouilou. Elle eut aussi des répercussions sur la rive droite, où nombre de ressortissants de la terre Kakamoèka abandonnèrent leurs villages ; mais dans ce cas, les départs ne furent jamais collectifs. Lorsque ce regroupement fut à peu près terminé, presque toute la population du Mayombe se trouvait concentrée le long de la route et de la voie ferrée. En certains points, ce couloir de peuplement ne dépasse pas quelques kilomètres de largeur. Encore n'est-il pas continu, car les villages ne s'échelonnent pas régulièrement, mais forment des noyaux autour des pôles d'attraction que sont les gares, tandis qu'entre eux s'étendent des zones inhabitées. Les villages non atteints ne devaient leur pérennité qu'à l'existence d'exploitations forestières assurant aux hommes un travail salarié, et aux femmes un débouché pour leurs cultures vivrières. En entretenant une route d'évacuation des bois, les entreprises offrent des possibilités de déplacement aux villageois, qui n'éprouvent alors qu'à un moindre degré le désir de partir. Mais ces activités sont par nature temporaires, et ne restent guère dans la même zone que pendant une quinzaine d'années. Les villages qu'ils retiennent doivent donc être considérés comme « en sursis ». L'exemple donné par la « route de la SOFORMA » est caractéristique à cet égard.

Jusqu'en 1960-1961, la Société Forestière du Mayombe (SOFORMA), installée à Dimonika,

1. Chimpézé est une prononciation Vili francisée ; il existe d'ailleurs, au Congo-Kinshasa, un Kimpésé.
2. Celle-ci n'étant autre que la Mission de Ncessé, transférée en 1929.

exploitait un vaste permis s'étendant de Pounga à la Loubomo. La route qu'elle avait tracée sur une cinquantaine de kilomètres rejoignait, vers le nord, d'autres réseaux forestiers (permis Thomas) qui permettaient de regagner la route du Gabon, entre Dolisie et Kibangou. Après épuisement des essences commercialisables, la SOFORMA se replia dans le Niari. Mais l'administration n'avait ni les moyens matériels, ni le désir de poursuivre l'entretien d'une route faite pour les camions grumiers, et qui desservait une demi-douzaine de villages ayant ensemble moins de 1 000 habitants. A la saison des pluies suivant l'abandon, des ponts s'effondraient, des dégradations graves se produisaient. Aussitôt, les deux agglomérations les plus éloignées, Loubomo et Koumbi, se repliaient sur Bouloungui, duquel d'ailleurs elles dépendaient. Mais ce dernier village ne tarda pas à être isolé à son tour, ainsi que Kikoba, situé à 2 km. Leur population vint donc se réinstaller plus au sud en se regroupant, et Kikoba-Bouloungui, qui ont fusionné, sont désormais à l'extrémité de la route carrossable ; celle-ci ne mesure plus qu'une trentaine de kilomètres. En 1964, il était question de ne plus s'occuper que des 15 premiers, à partir de Pounga. Si ce projet se réalisait, il faudrait s'attendre à un nouveau recul des villages concernés, qui les amènerait cette fois très près de la voie ferrée.

B. L'INSTALLATION DES IMMIGRANTS

Alors que se poursuivaient encore les migrations internes dont nous venons de dessiner les grandes lignes, des éléments allogènes, qu'attiraient de nouvelles possibilités d'embauche, venaient s'installer dans le Kouilou. Glissant en direction du sud-ouest, des fractions du groupe Loumbou arrivaient sur la rive droite du fleuve à partir de 1934, tandis que dans la zone du chemin de fer, l'ouverture d'exploitations minières et de chantiers forestiers provoquait un afflux de manœuvres venus de tout le Congo, et parfois d'au-delà des frontières. Leur accumulation allait donner à la région une physionomie entièrement nouvelle.

1. L'immigration dirigée des Loumbou.

Au début du XXe siècle, le pays Loumbou est appelé Congou par les Européens vivant sur la côte. Au-delà, on sait que s'étend le « Kiyaka », le pays des Yaka, nom sous lequel sont confondues les différentes peuplades occupant le massif du Chaillu et ses abords : Bouissi, Nzabi, Kota, Yaka, Pounou, etc. Ce sont des chasseurs et des guerriers réputés assez farouches, aux pagnes « tissés de fils d'écorce ». Cependant, les relations entre Kakamoèka et le pays Loumbou, en particulier Ntima, étaient assez actives. Deux pistes au moins, très fréquentées, assuraient le passage des voyageurs : l'une, au sud, partant de Kakamoèka, passait par Kissafou, Matandala et la rivière Louba ; l'autre, plus au nord, franchissant les Monts Kouboula dans leur partie méridionale, aboutissait à Kotovindou, groupe de villages assez peuplés sur la façade orientale du Mayombe. La subdivision des Bakougni, dont Ntima était le chef-lieu, fut longtemps un réservoir de main-d'œuvre pour les entreprises établies dans le Kouilou : dès avant 1900, les premières plantations de café et de cacao (N.A.H.V., Ancel, Sargos) employaient une majorité de travailleurs immigrés, en particulier Loumbou, installés avec leurs familles dans des villages définitifs bâtis sur les concessions. Cette tradition devait se perpétuer après 1930.

A cette date, sur l'ancienne propriété Sargos, s'était établie la Société Forestière et Agricole du Kouilou (S.F.A.K.) dont le but était d'exploiter les peuplements naturels d'*Elaeis*, assez nombreux en cette région, essentiellement pour la production de palmistes. Mais la population indigène vivant dans un certain rayon était en nombre insuffisant pour assurer à la S.F.A.K. des apports réguliers et d'un volume satisfaisant. En 1934, l'administration étudia donc un plan de transfert de population, de la subdivision de Ntima à celle de Madingo-Kayes. Il s'agissait de fixer 150 familles, soit 650 à 750 personnes, dans la région de Mfilou. Les circulaires envoyées en vue de préparer cette opération précisent bien : « Il ne s'agit pas de constituer des camps de travailleurs, mais bien de favoriser la création de villages, dont la population mâle s'emploiera à la

cueillette des fruits des palmiers, que la S.F.A.K. leur achètera au prix de 0,10 F le kilogramme. » Les emplacements des nouveaux villages devaient être choisis avec soin « sur des terrains à la fois propres aux cultures vivrières et présentant les conditions de salubrité nécessaires ». Les femmes pouvaient cultiver le sol, faire du petit élevage. Amenés sur place, les nouveaux arrivants avaient, pour construire leurs cases, un délai d'un mois, pendant lequel ils percevaient la même ration quotidienne de vivre que les travailleurs de la société. En contrepartie, ils devaient ensuite fournir un minimum de production hebdomadaire, les apports excédentaires étant encouragés par le versement d'une prime.

Ce plan rencontra quelques difficultés d'exécution, car un certain nombre de chefs de famille ne paraissaient pas convaincus de l'intérêt du changement, et considéraient ce transfert comme une sanction. Il fallut expliquer les motifs de l'entreprise, évoquer les avantages financiers que chacun pouvait en espérer, pour obtenir les déplacements recherchés. Ceci fut rendu plus aisé par l'absence totale de revenu monétaire dans la région de Ntima ; de plus, en 1938, le chef-lieu lui-même était transféré à Kibangou sur la route du Gabon. Aujourd'hui, les Loumbou demeurés sur place, peu nombreux, sont employés par deux exploitations forestières. Celles-ci parties, ils émigreront sans doute à leur tour vers le Kouilou, où les ont précédés la plupart de leurs « frères ». Dans les régions d'accueil, l'imbrication des deux groupes tribaux s'est faite sans heurts. Les villages se côtoient, et il existe un certain nombre de terres sur lesquelles vivent à la fois des Yombé et des Loumbou. L'un des chefs traditionnels les plus influents, dont l'autorité fut reconnue par tous, fut même un Loumbou : Mbioka Ndendé ; son frère cadet, qui lui a succédé, Mboumbou Ndendé, est encore écouté dans le domaine des affaires coutumières, de Kakamoèka à Loaka, de Mandji à Poumbou et jusqu'à Kotovindou.

2. L'attraction des chantiers de brousse.

Ce brassage de population ne saurait être comparé à celui que provoqua, à partir de la période 1935-1938, l'afflux des immigrants dans la zone traversée par la voie ferrée. A la fin des travaux de construction, la plupart des travailleurs étrangers à la région, généralement sous contrat, regagnèrent leur village natal. Cependant, certains d'entre eux restèrent, s'embauchant à Les Saras pour l'extraction du granit destiné au port de Pointe-Noire. Mais le développement économique, lié à l'existence même du chemin de fer, allait se faire sous deux formes principales : l'exploitation des ressources forestières et celle des réserves minérales. L'une et l'autre activité exigeaient une main-d'œuvre abondante.

Si les premiers chantiers d'abattage s'étaient installés en 1926, l'essor de la production ne date vraiment que de 1946-1947. Entre 1936 et 1945, quelques chantiers furent en activité dans la région de Fourastié surtout, d'où le bois pouvait être facilement évacué. Mais durant cette même période, ce sont les exploitations minières qui prirent le pas sur toutes les autres, avec la petite « ruée vers l'or » qui suivit la découverte des premières pépites dans les cours d'eau du Mayombe. Au moment où l'extraction atteignait son maximum, elle occupait, de Guéna à Dimonika seulement, plus de 2 000 ouvriers. Or, la population purement autochtone — les Yombé — même rassemblée sur une étroite bande de territoire correspondant à la zone d'activité, était dans l'impossibilité de fournir une telle main-d'œuvre : elle ne comptait sans doute pas plus de 3 500 à 4 000 personnes, puisqu'un recensement de 1934 fournit le chiffre de 6 300 habitants pour l'ensemble de la subdivision de Mvouti. Cela ne représente guère que 750 adultes de sexe masculin, disponibles pour un travail salarié. Les rapports établis par les ingénieurs du Service des Mines en tournées d'inspection, signalent effectivement que sur les chantiers d'orpaillage, la presque totalité du personnel est « importée ». Les chefs d'entreprises étaient obligés de prospecter dans les régions éloignées (Mossendjo, Djambala, Gamboma) où ils se heurtaient parfois à la concurrence d'autres sociétés, ou de s'adresser au Service Officiel de la Main-d'Œuvre, qui se trouvait fréquemment dans l'impossibilité de répondre à toutes les demandes, et de fournir la totalité des contingents souhaités. Sur la rive droite du Kouilou, la Société Minière de Kakamoèka eut jusqu'à 1 200 salariés, eux aussi venus d'ailleurs en grande partie.

Mais le C.F.C.O. continuait d'occuper, outre les employés indispensables à la marche du service, des équipes de manœuvres pour l'entretien de la voie, ou les réparations et déblayages nécessaires après chaque tornade. L'administration du district, de son côté, déployait de gros efforts pour ouvrir la route carrossable doublant la voie ferrée, puis pour l'entretenir : construction de dizaines de ponts en bois ou en béton, creusement de tranchées, empierrement des sections les plus argileuses. Encore aujourd'hui, et malgré le déboisement réalisé de part et d'autre, il n'est guère d'orage qui n'abatte en travers de la piste quelques arbres, qu'une équipe doit aller en hâte tronçonner et détourner. En 1945, dans la seule subdivision de Mvouti, l'effectif des salariés travaillant dans les entreprises privées (carrières, mines, chantiers forestiers) et le C.F.C.O. approchait de 4 000. Un certain nombre d'entre eux ayant fait venir leur famille, on voit par là que la population Yombé était en passe de devenir minoritaire dans son propre pays.

Cependant, à partir de 1945, le déclin assez rapide des activités minières aurait réduit au chômage, et peut-être poussé au départ une importante fraction des immigrants, si les entreprises forestières n'avaient connu presque aussitôt une expansion remarquable, dont les différents aspects seront étudiés dans un autre chapitre. Longtemps confinés près de Guéna et Fourastié, les chantiers s'ouvrirent au cœur même du Mayombe, de part et d'autre de la voie ferrée, se déplaçant petit à petit à travers le massif. Il n'existe pas de document d'ensemble étudiant la main-d'œuvre employée ; mais des données partielles fournies par certains rapports, il ressort que les salariés étaient au moins 2 000, dont 1 200 dans la zone du chemin de fer. C'est seulement depuis 1958-1960, que la disponibilité en main-d'œuvre a progressivement dépassé les besoins, parce que les sociétés se sont déplacées vers le Niari, région plus éloignée, mais aux possibilités plus vastes que le Mayombe dont les réserves paraissaient en voie d'épuisement. Cependant, sauf exceptions peu nombreuses, les anciens salariés sont demeurés sur place ; abandonnant les campements provisoires, ils sont venus s'installer à leur tour auprès des gares, se regroupant souvent par affinités ethniques, grossissant le noyau de leurs compatriotes, en place depuis plusieurs années.

C'est ainsi que se sont créées, le long de la voie ferrée, plusieurs agglomérations de type particulier. Ce ne sont pas des villes à fonction administrative, si l'on fait abstraction du chef-lieu, Mvouti, mais uniquement des gares au trafic modeste (expédition de bois, de pierres, de produits vivriers...). La population comprend deux groupes distincts : le plus petit, quelquefois réduit à quelques dizaines de personnes, sinon moins, est constitué par les Yombé ; l'autre, plus ou moins important, est formé par tous les « étrangers » au Mayombe, venus à différentes époques, et qui peuvent être rattachés à plus de 40 « races ». Les Yombé ont donc été presque submergés par la vague des immigrants, qui ont donné au peuplement une physionomie nouvelle. Dans les huit centres qui se succèdent, de Holle à Les Bandas, on compte moins de 1 500 Yombé sur plus de 5 000 habitants, et ils occupent fréquemment une place à part, constituant soit un petit quartier distinct des autres — par exemple Mvouti-Village, caché dans une palmeraie — soit de véritables villages d'aspect rural, gardant leur individualité au sein de l'agglomération, voire même leur nom traditionnel ; c'est notamment le cas à Les Saras, où ils s'appellent Ngonoumi, Miyamba, Sinassinga et Foundou-Siana[1].

Aucune concentration de même type ne s'est produite ailleurs, ce qui met en évidence le rôle primordial joué par la voie ferrée. Ainsi, le centre de Dimonika fut, entre 1950 et 1960, une agglomération active dépassant 650 habitants, et d'où partaient le bois, l'or, les bananes. La gare d'embarquement se trouvait à Pounga, à 7 km de là. Au départ de la SOFORMA, puis après l'abandon des plantations de bananiers, la main-d'œuvre ne resta pas sur place, où elle disposait cependant de cases et de surfaces étendues pour ses cultures vivrières. Elle aurait pu se maintenir dans le cadre d'une économie de subsistance ; pourtant, elle se dispersa, rejoignant les gares du C.F.C.O., où se posent pourtant quelquefois des problèmes de disponibilité en terres. Dimonika n'est plus désormais qu'une sorte de camp semi-désert, où vivent encore quelques dizaines d'orpail-

1. Dans ces huit centres, la répartition respective était la suivante, en 1960-1961 : Les Bandas, 65 Yombés sur 201 habitants ; Mvouti, 230 sur 950 ; Pounga, 31 sur 240 ; Girard, 7 sur 175 ; Les Saras, 619 sur 1 449 ; Fourastié, 138 sur 1 041 ; Guéna, 112 sur 1 117 ; Holle, 238 sur 1 207.

leurs libres. Dans la région de Kakamoèka, les anciens salariés des entreprises aurifères se sont également égaillés ; mais beaucoup d'entre eux, d'origine Loumbou, n'avaient que peu de chemin à faire pour regagner leurs villages ; d'autres se sont intégrés à la population Yombé ; d'autres enfin ont franchi le fleuve pour gagner Fourastié, Guéna, Les Saras. Mais ici, l'exploitation des réserves forestières n'est pas encore terminée, et les deux entreprises principales qui travaillent activement (Société Forestière du Niari, Robin) contribuent à maintenir sur place, dans leurs campements temporaires ou dans les villages proches, plusieurs centaines de salariés.

Les différents mouvements migratoires que nous venons de décrire et qui se sont produits au cours des quarante dernières années, montrent bien quelle est la très grande mobilité de la population. Individus ou villages entiers n'hésitent pas devant un déplacement définitif, si le changement leur paraît favorable. Un dernier exemple mérite d'être souligné. Entre 1959 et 1961, une grande route fut établie entre Pointe-Noire et les gorges de Sounda, prélude aux travaux de construction du barrage sur le Kouilou. Les cinquante premiers kilomètres empruntèrent en général l'itinéraire de la vieille piste Pointe-Noire–Brazzaville, très ensablée et malcommode ; mais les rectifications de tracé laissèrent à l'écart certaines agglomérations. Aussitôt, les habitants plièrent bagages, et rebâtirent leurs cases en planches en bordure de la nouvelle route, parfois à quelques centaines de mètres, parfois à plusieurs kilomètres du premier emplacement. Cependant, la seconde partie de la route s'ouvrit un passage à travers la forêt dense, dans une zone jusque-là totalement inhabitée. Elle permettait donc à la fois l'accès à des terres neuves, et l'expédition des produits récoltés aussi bien en direction de Pointe-Noire que vers les chantiers de Sounda. Aussitôt, des groupes d'habitants de Kikoba et Bouloungui (au nord de Mvouti), d'autres résidant jusqu'ici à Les Saras, Fourastié, ou dans les environs, se hâtèrent de fonder des villages ou des hameaux tout le long de la nouvelle voie. Massissa, Malélé, Louvoulou, Mandji s'égrènent ainsi sur plus de 60 km, et l'agriculture vivrière pour la vente y a pris des proportions inusitées. Les villages qui constituaient les terres de la rive gauche dans la sous-préfecture de Madingo-Kayes (Magne rive gauche, Kakamoèka rive gauche), et qui s'élevaient au bord du fleuve en amont des Portes de Ngotou, utilisaient le Kouilou comme voie de communication, et les pirogues pouvaient seules descendre les produits de la chasse et de la pêche jusqu'à Bas-Kouilou, où attendaient les camions. Ces villages ont eux aussi migré vers la route, désormais beaucoup plus pratique que la voie d'eau, et de plus, aboutissant directement à Pointe-Noire.

C. LA RÉPARTITION ACTUELLE DES HOMMES

La répartition des hommes sur la façade maritime du Congo a donc subi, depuis moins d'un siècle, des modifications assez considérables. La carte des densités, telle qu'on peut la dresser aujourd'hui, fait apparaître des inégalités caractéristiques. L'unité choisie est la « terre », c'est-à-dire la portion de territoire sur laquelle un groupe humain relevant d'un même chef étend son emprise, et d'où il tire sa subsistance. Il existe, ainsi qu'on peut le voir (fig. 33) des zones pratiquement vides, où la densité, inférieure à 1 hab./km², rappelle celles que l'on trouve à l'autre extrémité du Congo (Sangha, Likouala). Elles correspondent, sur la rive gauche du fleuve, aux marécages de la Ntombo ; au nord-ouest, elles se situent dans le Mayombe, sans que le relief puisse être mis en cause ; il n'est ici ni plus accentué, ni plus contrasté qu'ailleurs. Nous savons que la région était déjà vide il y a près d'un siècle, et elle ne s'est pas repeuplée. Seuls, des chantiers forestiers ou miniers peuvent amener localement une certaine animation, qui n'a été ou ne saurait être que temporaire.

Les densités égales ou supérieures à 5 hab./km² ne se trouvent que dans la zone des plaines et plateaux côtiers, où paraît s'être produite une certaine accumulation. Attraction de l'océan Atlantique, grâce aux ressources de la pêche ? Il est de fait que celle-ci se pratique surtout de la frontière méridionale jusqu'à Bas-Kouilou ; mais son développement n'est pas très ancien, puisque avant 1940, le peu d'activité déployé en ce domaine par les Vili de la côte était un sujet d'étonnement pour les observateurs. Attraction des routes ? Ce serait plus vraisemblable, après ce que nous

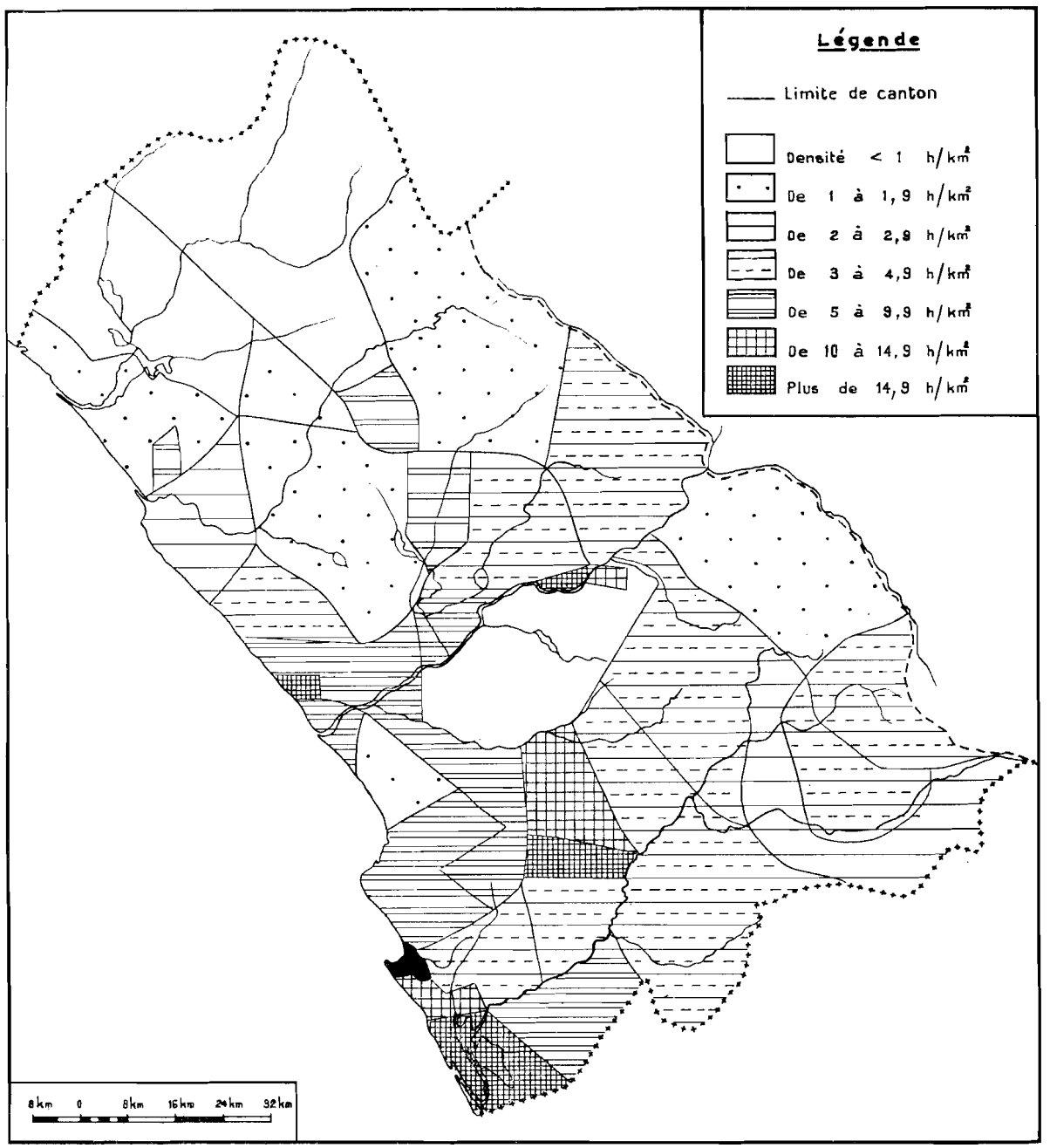


FIG. 33. — La densité rurale dans le Kouilou.

avons vu plus haut ; or, les terres les plus peuplées sont celles que traverse la route côtière et celle de Brazzaville. D'autre part, le rôle des événements historiques ne doit pas être oublié : Diosso, capitale séculaire des souverains de Loango, a été un centre de regroupement, et la tradition veut que Boali ait compté jadis jusqu'à 15 000 habitants. La région frontière avec le Cabinda, dans l'angle méridional, présente les plus fortes densités du Kouilou, avec plus de 17 hab./km². On se rappelle pourtant que la rive gauche de la Loémé était presque déserte en 1887. La réoccupation s'est faite surtout à partir du sud, si l'on en croit l'origine des habitants actuels. Elle s'est accélérée depuis

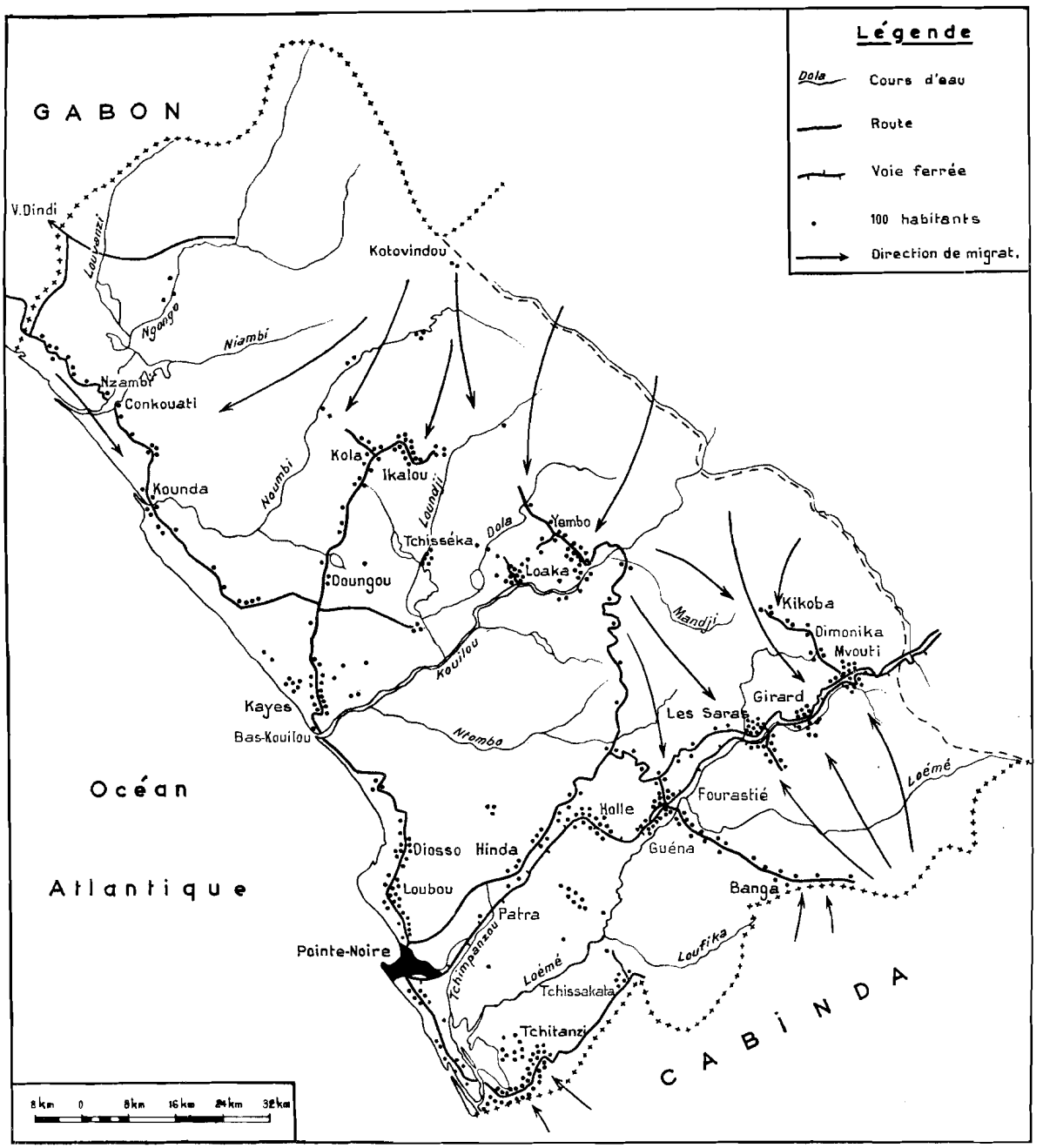


FIG. 34. — Répartition de la population dans le Kouilou.

quelques années, en liaison avec les événements politiques et militaires qui se sont produits en territoire portugais.

Le reste du pays ne comprend guère que des densités comprises entre 1 à 5 hab./km², avec une certaine progression des plus faibles aux plus fortes dans la direction du sud-est. Deux noyaux de plus forte densité existent cependant autour de Kola et Ikalou, entre la Noumbi et la Loundji. Cette concentration n'est pas fortuite. Elle est due à la persistance, depuis une vingtaine d'années, d'activités forestières dans cette région. Elle a été renforcée par une immigration de Loumbou

venus de Kotovindou. Il est possible également que joue un facteur naturel : le contact entre la grande forêt et la savane boisée, dont l'intérêt est augmenté par la présence, dans la région, de sources salées, jadis d'un puissant intérêt. Celles-ci provoquent même la formation, non loin de la Ndola, d'un petit étang d'eau salée appelé « mbou mayombi » par les habitants, c'est-à-dire « mer de Mayombe ».

Cependant, une carte de ce genre donne encore une idée assez fausse de l'emprise réelle des hommes sur le pays. La « terre » est une unité quelque peu fictive, surtout dans les régions où les groupes ethniques se sont mêlés ; des commodités administratives, des modifications dans le régime de la chefferie, en ont parfois déplacé les limites. Dans la zone du chemin de fer, la migration des villages a provoqué un nouveau découpage des terres, d'où est née la forme étirée de plusieurs d'entre elles, chaque groupe voulant maintenir ses droits, de la région de départ à la région d'arrivée. C'est pourquoi nous avons établi une seconde carte (fig. 34), celle-ci par points, qui représente plus exactement l'implantation humaine dans le Kouilou. On voit combien le réseau des voies de communication a réalisé la concentration de l'habitat. Encore les impératifs graphiques donnent-ils aux groupes de points, à l'échelle choisie, une importance que ne confirme pas l'observation directe. L'occupation du pays est avant tout linéaire, et même, le long des routes, discontinue. Les groupements plus nombreux sont dus à l'influence de facteurs historiques (Diosso, Kakamoèka), économiques (gares comme Fourastié, Les Saras, etc.) ou administratifs (chefs-lieux, comme Kayes). En traçant sur la carte quelques cercles de faible rayon, on englobe plus de la moitié de la population rurale du Kouilou, et leur superficie, sur le terrain, serait d'environ 1 500 km². Les zones vides sont donc immenses. Ceci ne signifie pas qu'elles sont partout inutilisées ; mais l'impression dominante reste cependant celle d'une mise en valeur incomplète, dont une des raisons est, à l'évidence, la rareté des hommes.

EXODE RURAL ET CROISSANCE URBAINE

Au cours des quarante dernières années, et en même temps que se déroulaient les migrations que nous venons de décrire, que se remodelait la carte de l'habitat, un mouvement d'exode rural prenait naissance, qui poussait vers Pointe-Noire une fraction de la population. D'abord peu accentué, il s'amplifiait après la seconde guerre mondiale, et atteignait au cours des années postérieures à 1949, un rythme véritablement extraordinaire. Certes, il n'affectait pas que les villages de la région maritime, et la zone d'influence de la ville, en ce domaine, s'étend loin à l'intérieur du pays. Mais ils ont été de beaucoup les plus atteints. Comment le phénomène a-t-il évolué ? Quelles en ont été les conséquences les plus nettes ? C'est ce qu'il convient de voir à présent.

A. LES POPULATIONS CÔTIÈRES ET L'ATTRACTION URBAINE

Les documents dont nous disposons pour suivre le déroulement de ce phénomène sont de valeur très inégale, et ne remontent pas au-delà de 1937-1938. Il s'agit de dénombrements effectués soit en brousse, soit en ville. Les premiers sont souvent sommaires : ils se contentent de classer la population en deux catégories — moins de 18 ans, 18 ans et plus — et selon le sexe. En outre, ils ne fournissent en général que des chiffres approximatifs, et ne cachent pas que nombre d'individus échappent, volontairement ou non, au recensement. Enfin, le cas était fréquent de ruraux déjà installés en ville, et qui se faisaient inscrire sur les listes de leurs villages d'origine, parce que l'impôt y était moins élevé. Périodiquement, une vérification permettait d'en éliminer une partie, et les chiffres de population changeaient alors brusquement. A Pointe-Noire, l'administration s'efforça de contrôler l'arrivée des immigrants, grâce à un relevé annuel des effectifs de chacun des groupes ethniques, ces derniers étant sous l'autorité de chefs de quartiers. Mais quelle confiance pouvait-on avoir dans les déclarations de ceux-ci ? Elles sont presque systématiquement des sous-

évaluations, puisque servant de base à la perception des impôts. Les chiffres qu'on y relève ne peuvent être que des minima. Mais du moins permettent-ils d'avoir quelque idée des courants migratoires se dirigeant vers Pointe-Noire, et de leur évolution. Les deux derniers recensements de la ville (1958 et 1962) présentent par contre toutes garanties, quant à la méthode employée et aux résultats obtenus.

1. L'exode rural jusqu'en 1949.

En 1937, alors que la voie ferrée fonctionnait depuis trois ans, et que le port et la ville restaient un vaste chantier, on ne comptait encore, à Pointe-Noire, que 1 398 Vili sur une population totale de 6 371, soit 20,9 %. Ils constituaient le groupe ethnique le plus important mais ne dominaient pas les autres de manière écrasante. Les Yombé (dits Yombé « français » pour les distinguer de ceux du Cabinda et du Congo Belge) étaient peu nombreux : 398, et l'on comptait seulement 350 Loumbou. Mais, parmi ces derniers, la distinction n'était pas faite selon les régions d'origine. On sait seulement que certains venaient du Niari (Divénié), d'autres du Gabon (Mayumba). Les villages de la façade maritime du Congo n'avaient donc, à cette date, perdu que peu de monde au profit de la ville : moins de 2 000 personnes. Cependant, comme il est de règle en pareil cas, ces premiers émigrants ruraux étaient avant tout des hommes adultes : 1 068 sur 2 038, soit 51,2 %, ce qui donne un taux de masculinité élevé : 2500 °/₀₀ chez les plus de 18 ans. Pourtant, un caractère particulier se dessinait déjà : chez les Vili, sur le territoire desquels Pointe-Noire est implantée, l'émigration était plus familiale ; une fois sur deux, le mari venait avec femme et enfants ; ces derniers formaient 36,2 % des effectifs, et le taux de masculinité, chez leurs parents, était seulement de 2080 °/₀₀. Au contraire, les hommes des deux autres groupes étaient en majorité venus seuls, puisqu'on en comptait trois à quatre fois plus que de femmes.

Au lendemain de la guerre, la population de la ville n'avait crû que de façon très modérée, s'il faut en croire les résultats publiés en 1945 : 8 869 habitants. Mais les populations côtières étaient en grande partie responsables de cette croissance : près d'un millier de Vili étaient venus rejoindre leurs « frères », et ils constituaient dès lors, avec 2 310 personnes, 26 % de la population ; les Yombé avaient plus que doublé leurs effectifs, qui passaient à 1 088 personnes, tandis que les Loumbou avaient légèrement diminué. En dépit du ralentissement général de l'activité (fin des travaux de construction, baisse du trafic due à la guerre, etc.), plus de 1 500 individus étaient donc venus s'installer en ville. Or, ce chiffre n'est en fait qu'un bilan : les nouveaux arrivés ont été plus nombreux, car il faut tenir compte des citadins de plus vieille date qui sont morts entre-temps.

C'est en 1948-1949 qu'un recensement plus approfondi fut mené par l'administration, tant à Pointe-Noire qu'en brousse. L'accélération du mouvement d'exode rural avait été noté dans tout le Congo, et revenait comme un leitmotiv dans les rapports annuels des chefs de régions. L'autorité centrale prescrivit dont une enquête comparative dans chaque district afin de mesurer les conséquences démographiques de l'urbanisation du territoire. C'est alors qu'on put mesurer la marge d'erreur que pouvait entraîner la méthode employée jusque-là. Sur la foi des déclarations faites par les chefs de quartiers, Pointe-Noire comptait encore 9 101 habitants en 1947. En 1949, le dénombrement en trouvait 19 201, soit plus du double ! Quelle pouvait être la part du Kouilou dans cette augmentation, plus progressive qu'il n'apparaissait ?

Les Vili, originaires du Moyen-Congo (distingués des Kotchi, ou Vili « portugais »), étaient maintenant 5 907. Leur proportion ne cessait donc d'augmenter, puisqu'ils représentaient désormais 30,5 % de la population urbaine. En moins de quatre ans, 3 600 d'entre eux étaient donc arrivés, soit un rythme proche du millier par an. Ainsi, la proportion des Vili citadins approchait déjà du 1/5. Par contre, les Yombé étaient repartis en grand nombre, n'étant plus que 474, tandis que les Loumbou allaient toujours en diminuant. La ventilation des recensés par nationalité apportait d'ailleurs une précision supplémentaire au sujet de ceux-ci : les ressortissants gabonais, parmi eux, étaient de loin les plus nombreux ; les terres Loumbou de la région du Kouilou ne connaissaient pas encore d'exode rural ; il est vrai que les candidats à un travail salarié trouvaient alors aisément à s'employer sur place (chantiers forestiers et aurifères de la rive droite).

Chez les Vili, l'équilibre entre les sexes était en train de se rétablir. Pour la raison indiquée plus haut, ce sont plus souvent que pour les autres groupes, des familles complètes qui s'installaient ; ou du moins, la femme et les enfants suivaient-ils le mari de près. Ils présentaient, en 1949, un taux de masculinité générale de 1150 °/₀₀, et même si l'on ne considère que les adultes, celui-ci ne remontait qu'à 1210 °/₀₀. Au-dessus de 18 ans il y avait donc 83 femmes pour 100 hommes, proportion étonnante pour une ville d'Afrique Noire en plein accroissement. Parmi les autres groupes, le plus favorisé sous cet angle était celui des Bacongo, qui ne comprenait encore que 70 femmes pour 100 hommes, et le rapport entre les effectifs des deux sexes était en général inférieur à 3/5.

Il est possible de mesurer approximativement l'influence de l'exode rural des Vili sur la mise en valeur de la brousse. En 1949, il y avait, dans l'ensemble du Kouilou, quelque 33 000 Vili, sur lesquels près de 6 000 vivaient à Pointe-Noire, dont 63 % d'adultes. La proportion de ces derniers étant plus faible en brousse (entre 55 et 58 %) un rapide calcul montre que c'est un adulte sur cinq qui avait quitté son village, et l'émigration masculine étant plus importante que l'émigration féminine, ce sont 23 hommes sur 100 qui étaient partis. Les réserves de main-d'œuvre agricole se trouvaient ainsi sérieusement entamées.

2. L'accélération du mouvement après 1949.

La croissance de Pointe-Noire avait été jusque-là relativement modérée. Les effectifs avaient triplé en une dizaine d'années, mais l'augmentation portait sur 13 000 personnes seulement. Or, entre 1949 et 1958, soit dans un laps de temps sensiblement plus court, la population de la ville allait bondir à 32 000 habitants en 1954, et 54 000 habitants en 1958, enregistrant un gain total de 35 400 unités. Yombé et Loumbou ont repris le chemin de la ville et sont au nombre de 3 000, avec des effectifs à peu près égaux : 5,5 % chacun. Mais une nouvelle fois, c'est à l'arrivée massive des Vili, surtout, qu'est dû le gain constaté. Au moment du recensement exhaustif, ils sont 18 478, c'est-à-dire plus du 1/3 (33,8 %) de la population totale. Ainsi, entre les deux dates extrêmes, la colonie Vili de Pointe-Noire s'est accrue de 12 500 personnes, soit par immigration, soit par excédents de naissances. Cette deuxième cause entre certainement en ligne de compte ; les moins de 20 ans forment plus de la moitié du groupe, et les moins de 1 an sont près de 800. Mais c'est cependant l'exode rural qui a joué le rôle essentiel, prélevant sur la population de brousse un nouveau contingent de plusieurs milliers d'individus. Nous ne possédons pas de recensements des villages pouvant, en 1958, faire le point de la situation, et chiffrer la perte réelle subie par ceux-ci ; mais diverses notes signalent partout qu'entre 1950 et 1958, on peut déceler un mouvement de contraction dans l'aire du peuplement Vili. Ceux-ci paraissent s'agglutiner autour de Pointe-Noire, dans un rayon de quelques kilomètres, et le district de Loandjili voit sa population croître. Par contre dans les zones « frontalières », les Vili se retirent, glissant peu à peu en direction de leur « capitale ». Au sud-est, ils sont remplacés par des Kotchi venus de l'État voisin ; au nord, ce sont les Loumbou qui prennent leur place, eux-mêmes suivis par des Pounou, qu'attirent les chantiers de la Société Forestière du Niari, où ils sont volontiers embauchés, sur leur réputation de bons travailleurs.

Le dernier recensement effectué à Pointe-Noire, et concernant seulement la ville africaine, date de 1962. Il a mis en évidence le nouvel et important accroissement que l'on pressentait, devant le bourgeonnement ininterrompu des quartiers périphériques, en relevant la présence de 75 197 habitants. Avec 31 771 représentants, les Vili atteignent désormais 42,2 % du total. Les Yombé sont 2 620, les Loumbou 1 122 (1,5 %). Les études systématiques faites à cette occasion et publiées dans le rapport définitif, apportent des précisions intéressantes sur la force d'attraction qu'exerce Pointe-Noire sur les régions environnantes. Elles permettent de mesurer à quel point la cité urbaine s'est nourrie au détriment de la brousse. Il suffit de s'en référer au pourcentage des émigrés vivant à Pointe-Noire, par rapport à la population actuelle de leur sous-préfecture d'origine : 9,3 % dans le cas de Mvouti, chiffre modéré qu'explique la présence des gares qui retiennent nombre de candidats à l'émigration ; on sait par ailleurs que les Yombé sont peu nombreux en ville. Par contre, le taux monte à 37,6 % pour la sous-préfecture de Madingo-Kayes, où les Vili sont majoritaires, et dont le chef-lieu n'est qu'un tout petit centre administratif, sans aucune activité économique.

Mais le record est détenu par la sous-préfecture de Loandjili, toute proche, puisque Pointe-Noire y est englobée : ses ressortissants habitant la ville représentent plus de la moitié de sa population rurale actuelle (53 %). Ainsi, tout en recevant des apports extérieurs, l'ancien « district de Pointe-Noire » perdait ses habitants à une cadence rapide : sur 100, 35 d'entre eux l'ont quittée. Et contrairement à ce qu'on pourrait prévoir en raisonnant sur les seules bases économiques, en dépit d'un marché du travail très resserré, les ruraux continuent d'arriver et de s'installer en ville.

B. LES EFFETS GÉNÉRAUX DE L'EXODE RURAL

L'histoire des relations démographiques de Pointe-Noire avec sa région est donc celle d'un mouvement à sens unique qui pendant vingt-cinq ans, c'est-à-dire durant une génération, a dirigé les ruraux vers la ville, en un flot constant et de volume croissant. La façade maritime n'a pas été la seule en jeu, mais elle a fourni les plus gros contingents puisque les originaires du Kouilou ont pris une place relative toujours plus large ; de 2 000 environ en 1937, ils sont passés à 6 500 en 1949, 21 900 en 1958, et plus de 35 000 en 1962. Certes — nous l'avons déjà souligné plus haut — ces effectifs grandissants sont dus aussi bien à l'accroissement naturel d'une population très jeune dans son ensemble qu'à l'immigration elle-même, et les 32 000 Vili de 1962, par exemple, ne sont pas 32 000 immigrants. En fait, on sait que 39 % d'entre eux sont nés à Pointe-Noire. Il n'en reste pas moins qu'il se produit un renouvellement permanent des effectifs urbains, ainsi que le prouve l'examen des chiffres dont nous disposons. A partir de l'enquête de 1962, il a pu être calculé que depuis sa création, Pointe-Noire avait vu arriver 66 500 immigrants, alors qu'elle n'en compte actuellement que 48 000. Cela signifie que pour avoir une idée approximative de la ponction effectuée sur la population rurale, il faut affecter d'un coefficient élevé le chiffre des immigrants recensés (ici, 38,5 %). Dans le cas particulier des Vili, on arrive, par cette méthode, à un effectif de 27 000 personnes environ.

Les effets quantitatifs de ces départs peuvent-ils être appréhendés au niveau de la brousse ? Le tableau suivant indique quelle a été l'évolution numérique de la population dans les deux sous-préfectures de Madingo-Kayes et Loandjili, où habitent les Vili (leur nombre est négligeable dans celle de Mvouti), d'après les chiffres officiels :

Année	Madingo-Kayes	Loandjili	Total
1938	14 085	11 646	25 731
1945	15 202	16 781	31 983
1948	15 303	17 265	32 568
1954	12 574	15 393	27 967
1963	15 105	16 387	31 492

On peut considérer comme très douteux les chiffres de 1938. Dans son étude sur l'évolution démographique du Kouilou de 1938 à 1949, le chef de région souligne qu'ils sont inférieurs à la réalité, car « les recensements ont été faits par les chefs indigènes qui recensaient ceux qui voulaient bien se faire recenser... ». D'où l'augmentation supérieure à 6 000 habitants constatée en 1945, où le dénombrement fut cette fois l'œuvre de l'administration. Ceci ne signifie pas qu'il faut considérer comme exact le chiffre de 32 000 habitants : le but essentiellement fiscal de l'opération incitait maints contribuables en puissance à s'y soustraire, et ils ne s'en faisaient pas faute. Il s'agit donc là d'un minimum. Le fait majeur est que dix-huit ans plus tard, sur la même étendue de territoire, on trouve toujours le même nombre d'habitants, à 500 personnes près. Or, aucune épidémie n'est venue frapper la population et la décimer ; les Services de Santé ont étendu régulièrement le réseau des dispensaires, et multiplié les consultations ; les naissances n'ont pas diminué, et il se trouve que la natalité est particulièrement forte en pays Vili. Il faut donc bien admettre que les départs

pour la ville ont compensé exactement l'accroissement naturel de la population, et s'il est vrai que les chiffres de 1945 sont plutôt sous-évalués, il est probable que le bilan « croît naturel — exode rural » est négatif. Pointe-Noire apparaît ainsi pour sa région comme une terrible mangeuse d'hommes, dont les effets sur la démographie de la brousse sont particulièrement néfastes.

Le cas de la sous-préfecture de Mvouti est un peu différent. Nous savons déjà qu'elle est peuplée de Yombé, auxquels sont venus se joindre des milliers d'immigrants appartenant à plusieurs dizaines de groupes ethniques. La relative concentration de ces derniers en quelques points (gares, camps de travailleurs) a toujours permis de faire un départ assez facile entre « autochtones » et « allogènes », ceux-ci confondus en général sous l'appellation fort inexacte de « flottants »[1]. Mais, de façon curieuse, ces « flottants » ne furent pas recensés avant 1948 ; en 1956 encore, seuls les Yombé furent pris en considération. Les statistiques établies avant la guerre présentent les mêmes défauts que celles des autres sous-préfectures. La plus ancienne, qui date de 1934, admet une population de 6 309 habitants, répartis en 14 terres. Les données ultérieures font état d'une diminution sensible, la population passant à 6 016 habitants en 1938 et à 5 791 en 1946 ; elle ne saurait être imputée à l'émigration vers la ville, dont nous savons qu'elle est restée assez faible, mais sans doute au départ d'un certain nombre d'hommes vers des chantiers où ils échappaient aux comptages. Mais ces chiffres étaient ceux de la population autochtone, dite « sédentaire ». A celle-ci, vint s'ajouter celle des gares, recensée en 1948 pour la première fois : 3 937 habitants. La sous-préfecture comptait donc réellement 9 707 habitants. Elle passe à 10 032 en 1954, 12 606 en 1958, et retombe à 11 825 en 1964. A cette date, les Yombé sont 7 377, les autres 4 448.

Ainsi, même si les chiffres de 1934 sont inférieurs à la réalité — ce qui est hautement probable —, la population Yombé de la sous-préfecture de Mvouti a connu une augmentation sensible. Il y a eu, au cours des trois dernières années, un certain apport extérieur, avec les migrations vers la route de Sounda, mais celui-ci est encore minime. Plus importante a été l'installation dans la région de Chimpézé de Yombé du Cabinda, mais ils n'ont pas encore été pris en compte, parce que considérés sans doute comme réfugiés temporaires. Il est donc probable qu'il faut voir, dans cette augmentation, l'effet d'un excédent des naissances par rapport aux décès, au sein d'une population peu touchée par l'exode rural. En 1962, à Pointe-Noire, les originaires de cette sous-préfecture, rappelons-le, ne représentaient que 9,3 % des effectifs demeurés sur place ; la perte subie ne peut guère entraîner de conséquences démographiques décelables du moins dans le domaine purement quantitatif.

Le développement rapide de Pointe-Noire a donc eu, sur la population de la région, des effets inégaux. L'exode rural a sévi avec plus ou moins de force dans chacun des secteurs, et les conséquences humaines n'en sont pas négligeables. Dans le cas particulier des Vili, il suffit de remarquer que ces derniers sont désormais plus nombreux en ville qu'en brousse : 32 000 contre 24 000. En tenant compte des Yombé et d'une partie des Loumbou citadins, ce sont 35 000 personnes appartenant aux groupes ethniques côtiers qui ont été perdues par les villages ! Certes on ne pourrait affirmer que sans cette migration, la façade maritime serait aujourd'hui peuplée de 78 000 habitants, avec une densité de 5,8 hab./km² au lieu de 3,2 hab./km² : l'accroissement naturel aurait certainement été moins fort. Cependant, même modéré, il aurait amené cette population à un niveau nettement supérieur à ce qu'il est de nos jours, et les perspectives de développement régional en auraient été bien meilleures[2]. En ce domaine, par conséquent, l'influence de Pointe-Noire a été indiscutablement négative.

1. Outre les travailleurs salariés et leurs familles, les statistiques officielles plaçaient dans cette catégorie les fonctionnaires des différents services, même quand ils étaient en poste depuis des années. Il est évident que ce terme doit être réservé, en matière de géographie urbaine, aux citadins encore mal fixés, et qui résident tantôt en brousse et tantôt en ville, selon les époques.

2. Ainsi, un taux d'accroissement moyen de 2 % par an aurait dû faire passer la population, dans la sous-préfecture de Loandjili, de 16 800 habitants en 1945 à plus de 24 000 en 1964, au lieu des 16 400 recensés à la même date. Ce même taux, appliqué à l'ensemble du Kouilou pendant une période identique, donne un chiffre de 62 000 habitants, au lieu des 43 300 dénombrés aujourd'hui.

4

Les conséquences démographiques des migrations

L'ampleur extraordinaire qu'a revêtue et que revêt encore le mouvement d'exode rural dans le Kouilou, a eu des conséquences fort sérieuses pour les populations intéressées, aussi bien dans les zones de départ qu'aux points d'arrivée. Puisqu'il a été déclenché ici par l'ouverture de travaux importants et l'installation d'entreprises diverses, il est normal que les premiers partants aient été en majorité des hommes jeunes, dans la force de l'âge. Pendant longtemps, il s'est donc agi d'une migration sélective, ne mettant en route que certaines catégories d'individus : hommes plutôt que femmes, adultes plutôt qu'enfants et que vieillards. Sans doute ce caractère s'est-il beaucoup atténué, mais il n'a pas entièrement disparu. Il en résulte que même si les effectifs de la brousse sont restés stationnaires, ils ont subi de profondes modifications internes, qui ne sont pas sans influence dans le domaine économique, et qu'il importe donc d'éclairer.

Là où les hommes se sont accumulés, on doit s'attendre à trouver des structures démographiques complémentaires des premières. Mais il ne faut pas oublier que dans la formation des centres secondaires (chefs-lieux, agglomérations ferroviaires), comme dans celle de Pointe-Noire, sont intervenus des groupes humains étrangers à la façade maritime du Congo, et qui se sont juxtaposés aux originaires du Kouilou : certains caractères doivent donc être particuliers, et parmi eux, en raison de facteurs évidents, ceux de la population européenne, elle aussi composée en presque totalité d'immigrés. Un paragraphe spécial lui sera donc consacré.

LES CARACTÈRES DÉMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION RURALE

L'exode rural, nous le savons, n'a pas touché avec autant d'intensité les différentes parties de l'arrière-pays de Pointe-Noire. L'examen des statistiques anciennes et récentes, certaines enquêtes menées au cours des dernières années, donnent une idée des effets produits sur la population par l'émigration des ruraux.

A. LES SITUATIONS RÉGIONALES

S'il n'est pratiquement pas de village qui n'ait vu partir, depuis une trentaine d'années, l'un ou l'autre de ses habitants, la fréquence des départs a été variable, en fonction de l'éloignement de la ville et de la facilité des déplacements. Le cadre administratif est commode pour apprécier les conséquences de cette évolution, mais il faut également tenir compte de l'existence de groupes ethniques sur lesquels l'attraction s'est fait plus ou moins sentir, et dont la distribution spatiale ne respecte pas des limites purement artificielles.

Le tableau général de la population, telle qu'elle se présentait en 1949 et en 1963 dans les trois sous-préfectures du Kouilou, fournit une première idée des effets globaux de l'exode rural entre ces deux dates.

	Date	Moins de 18 ans			18 ans et plus			Ensemble
		S.M.	S.F.	Total	S.M.	S.F.	Total	
Loandjili ...	1949	4 085 23,66 %	3 605 20,88 %	7 690	4 461 25,83 %	5 114 29,62 %	9 575	17 265
	1963	4 340 26,48 %	4 040 24,65 %	8 380	3 725 22,73 %	4 282 26,13 %	8 007	16 387
Mad.-Kayes .	1949	3 138 20,51 %	3 135 20,48 %	6 273	4 173 27,27 %	4 857 31,74 %	9 030	15 303
	1964	3 218 21,30 %	3 850 25,49 %	7 068	3 793 25,11 %	4 244 28,09 %	8 037	15 105
Mvouti	1949	1 467 15,11 %	1 401 14,43 %	2 868	3 637 37,46 %	3 202 32,99 %	6 839	9 707
	1964	2 450 20,72 %	2 470 20,89 %	4 920	3 360 28,41 %	3 545 29,98 %	6 905	11 825
Kouilou	1949	8 690 20,56 %	8 141 19,26 %	16 831	12 271 29,03 %	13 173 31,16 %	25 444	42 275
	1963	10 008 23,11 %	10 360 23,92 %	20 368	10 878 25,11 %	12 071 27,87 %	22 949	43 317

La coupure habituelle entre jeunes et adultes fixée à 18 ans pour les recensements administratifs est ici précieuse ; car, en quinze ans, les jeunes sont presque tous passés de l'une à l'autre catégorie. La population totale a subi une très légère augmentation — 2,5 % — qui pourrait être simplement attribuée à une plus grande précision du recensement de 1963, et n'est donc pas significative. Mais surtout, c'est sa composition interne qui a changé. En 1948, les moins de 18 ans représentaient 39,8 % du total, contre 47 % aujourd'hui, étant passés de 16 800 à 20 400 personnes ; les adultes ont au contraire subi des pertes sévères, régressant de 25 500 à 23 000 unités ; la diminution est supérieure à 7 %. Elle est d'ailleurs inégale selon les lieux ; tandis que la sous-préfecture de Mvouti n'était pas touchée, celle de Madingo-Kayes perdait un millier d'adultes, et celle de Loandjili 1 500 : la proximité de la ville joue un rôle certain, et surtout les affinités ethniques. Dans la sous-préfecture de Loandjili, qui a fourni le plus grand nombre d'émigrants, les adultes ne repré-

sentent même plus la moitié de la population totale : 48,9 %. Cette grande quantité de jeunes serait d'excellent augure, si l'on pouvait penser qu'ils vont rester en brousse. Mais cette hypothèse est fort peu probable, et la réalité apparaît même comme assez inquiétante, lorsqu'il est possible de pousser plus loin l'analyse.

La figure 35 indique comment se répartissent les habitants entre les grandes catégories d'âges, dans chacune des trois sous-préfectures. Cette répartition revêt une importance considérable, car les limites habituelles — jeunes de 1 à 19 ans, adultes jeunes de 20 à 39 ans, adultes âgés de 40 à 59 ans, vieillards de 60 ans et plus — n'ont pas ici la même signification que dans les pays industrialisés de la zone tempérée. Dans un pays sous-développé, la durée moyenne de la vie est réduite et le déclin des forces physiques commence assez tôt. Si, en Europe Occidentale par exemple,

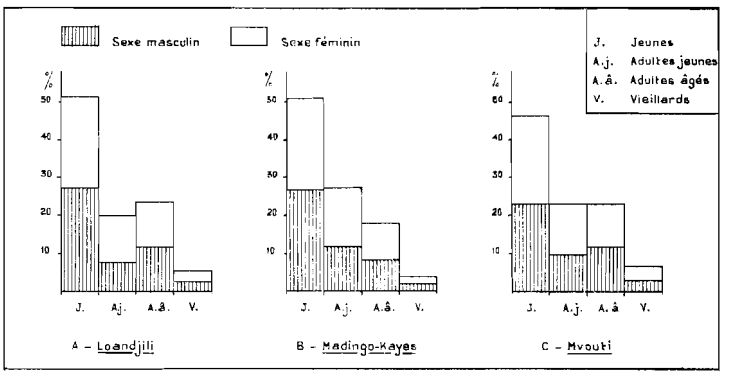


FIG. 35. — Population rurale du Kouilou ; répartition par grandes catégories d'âges.

un paysan de 55-60 ans fournit encore un gros travail, il n'en est pas de même dans le monde tropical, où l'homme n'a d'ailleurs qu'une faible chance d'atteindre cet âge. L'essentiel des tâches quotidiennes, exception faite des cultures vivrières, et les espoirs de mise en valeur agricole et industrielle, reposent donc avant tout sur une assez mince tranche de population : celle des jeunes adultes, et une partie de celle des adultes âgés. Encore doit-on noter qu'au-dessus de 20 ans, sinon avant, les femmes sont déjà fort absorbées par de multiples travaux. Étudier les effets de l'exode rural revient donc en partie à jauger les disponibilités en main-d'œuvre qui demeurent encore dans les villages.

Dans la sous-préfecture de Madingo-Kayes, la situation semble être restée assez normale, en dépit du courant d'émigration qui s'est fait sentir. Les jeunes sont très nombreux, puisqu'ils représentent plus de la moitié de la population (51 %). Viennent ensuite normalement les adultes jeunes (27 %) et les adultes âgés (18 %), tandis que les vieillards n'occupent qu'une place restreinte (4 %). Pourtant, il existe un déséquilibre entre les deux sexes, qui se traduit par un déficit masculin généralisé ; les femmes sont, à tous âges, les plus nombreuses, mais spécialement parmi les adultes : 25 % contre 20 %. Est-ce à dire que l'exode rural, comme il est légitime de s'y attendre, a entraîné vers la ville plus d'hommes que de femmes ? Cependant, le plus ancien dénombrement que nous possédions, et qui date de 1938, indique la présence à cette date de 4 469 femmes et de 3 545 hommes, soit un taux de masculinité de 793 $^{0}/_{00}$ seulement. Or, l'attraction de Pointe-Noire ne s'était fait sentir que très modérément jusque-là. Force est donc d'admettre que ce déséquilibre est plus ancien, et qu'il pouvait provenir d'une surmortalité masculine, d'une tradition d'émigration lointaine chez les populations côtières, ou d'autres causes qui restent à découvrir.

Le cas de la sous-préfecture de Loandjili est différent. Le seul point commun avec la précédente réside dans le nombre très élevé de jeunes (51,4 %), taux plutôt caractéristique des villes que des villages. Il y a un peu moins de filles que de garçons. Par contre, le déficit en adultes jeunes est très marqué : ils ne constituent que le 1/5 de la population, et cette faible proportion recouvre

une grosse inégalité entre les deux sexes (7,5 % d'hommes, 12,5 % de femmes). En termes concrets, cela signifie que dans l'ensemble de la division administrative, ne vivent que 1 300 hommes de 20 à 39 ans, soit 3 pour 5 km². Par contre, les adultes âgés sont un peu plus nombreux, ce qui traduit un vieillissement général (23,5 %). Ce renversement des proportions normales est caractéristique des régions fortement atteintes par l'exode rural ou par une intense émigration. Elle a été relevée dans le nord du Congo, en particulier là où s'est développé un chef lieu important dans une zone faiblement peuplée (Ouesso, Impfondo, Fort-Rousset), et peut être considérée comme un signe de déclin démographique de la « brousse ».

Ces deux exemples montrent que l'attraction exercée par la ville est dans une certaine mesure, proportionnelle à la distance et aux facilités de communication : plus le village est proche de Pointe-Noire, et plus les hommes ont tendance à le quitter ; dans un certain rayon, il est facile au citadin de retourner en toutes occasions rendre visite à sa famille, et il n'a même pas besoin d'emmener celle-ci. On pourrait ainsi expliquer les différences constatées dans les taux de masculinité des classes les plus touchées par l'exode rural (de 20 à 39 ans) : il est de 781 ‰ à Madingo-Kayes, et de 598 ‰ à Loandjili. Le chemin de fer, les camions, permettent d'atteindre rapidement et à peu de frais toutes les agglomérations situées dans un rayon de 60 km autour de Pointe-Noire. Au-delà du Kouilou, les relations sont plus difficiles et chères : les émigrants partent donc plus souvent avec femmes et enfants. Un autre taux indique encore l'intensité plus grande du dépeuplement rural : l'indice de vieillesse (nombre de vieillards/nombre de jeunes $\times 100$) : il dépasse 10 dans les régions méridionales ; c'est deux fois plus que dans le nord du Kouilou, moins affecté par les départs d'adultes.

La sous-préfecture de Mvouti offre une situation particulière, dans la mesure où sa population est constituée pour une part importante d'immigrants récents et anciens, et où ces immigrants sont regroupés dans une série d'agglomérations ferroviaires aux caractéristiques générales différentes de celles des villages. La comparaison, pour être correcte, doit donc être faite avec la population autochtone, c'est-à-dire les seuls Yombé habitant la brousse. Dans ces conditions, on s'aperçoit que les caractères démographiques sont intermédiaires entre ceux des deux autres sous-préfectures. Les moins de 20 ans occupent une place plus réduite, quoique encore importante : 46,5 %. Quant aux adultes, ils se partagent très exactement entre 20-39 ans (23,3 %) et 40-59 ans (23,3 %). Par contre, on retrouve ici l'inégalité accentuée entre les effectifs masculin et féminin au bénéfice des seconds, chez les adultes jeunes ; le taux de masculinité n'y est que de 747 ‰. Au-dessus de 40 ans, hommes et femmes sont pratiquement aussi nombreux. On trouve enfin chez les Yombé la plus forte proportion de vieillards de tout le Kouilou : 6,8 % ; l'indice de vieillesse atteint 15, chiffre se rapprochant de ceux qui ont été relevés dans certaines zones rurales du Nord-Congo, aux structures démographiques vieillies.

De cet examen d'ensemble, mené à l'intérieur des cadres administratifs, il est possible de tirer quelques conclusions provisoires concernant la situation démographique en brousse, sur la façade maritime congolaise. La population rurale est caractérisée d'abord par une proportion de jeunes anormalement élevée, puisqu'elle dépasse presque partout 50 %. C'est, au Congo, un taux qui ne se vérifie guère que dans les villes, tandis que dans les villages, le nombre des moins de 20 ans oscille plutôt aux environs de 45 %, voire même de 40 %. Cette situation peut avoir plusieurs causes. Ou bien le déficit constaté chez les adultes renforce la part relative des jeunes dans la population totale ; ou bien les groupes ethniques concernés font montre d'une grande fécondité, les familles demeurées dans les villages ayant toutes un nombre élevé d'enfants ; ou bien encore les familles sont fréquemment dissociées : le père est recensé dans la ville où il travaille et où il habite, mais sa femme et ses enfants sont en brousse. Ce cas n'est pas exceptionnel : il est un moyen de résoudre plus aisément le problème du ravitaillement vivrier ; il permet aussi de se livrer à un petit commerce dans l'un ou l'autre sens. Ces diverses raisons se conjuguent d'ailleurs, et concourent à un même résultat.

Les conséquences de l'exode rural se font sentir avec force au niveau des adultes jeunes : ils ne représentent pas même le 1/4 de la population totale (23,2 %), et la répartition entre les sexes est chez eux fort déséquilibrée : 9,5 % d'hommes et 13,7 % de femmes. La région du Kouilou

tout entière ne compte donc qu'environ 2 600 hommes entre 20 et 40 ans vivant dans les villages, ce qui est bien peu (2 pour 5 km²). De ce fait, le taux de masculinité descend très bas, un peu au-dessus de 700 ‰. Chez les adultes âgés, la situation est meilleure ; ceux-ci, dont les plus jeunes avaient 20 ans à la fin de la seconde guerre mondiale, ont émigré en grande partie lorsque les contingents annuels de partants étaient plus réduits. Les effets du mouvement migratoire sont donc moins sensibles, et non seulement ils ne les subissent pratiquement plus aujourd'hui, mais ils voient en outre revenir un certain nombre de personnes âgées qui veulent terminer en brousse leur existence. Ils sont donc presque autant que les adultes jeunes (21,3 %), les deux sexes s'équilibrant à peu près (sexe masculin : 10,4 % ; sexe féminin : 10,9 %). Enfin, on compte 5,1 % de vieillards, proportion assez élevée, en liaison avec le déficit d'adultes : l'indice de vieillesse dépasse légèrement 10.

B. LA SITUATION DES GROUPES ETHNIQUES

Nous avons vu plus haut que les différents groupes ethniques de la façade maritime avaient participé inégalement au mouvement d'émigration vers Pointe-Noire. Les Vili, dont la vocation au départ est de tradition ancienne, ont fourni de loin les plus gros contingents. Les Loumbou, dont l'aire de peuplement sort des limites de notre étude, et les Yombé, peu nombreux au total, ont été moins atteints. Il est donc intéressant de reconstituer les groupes par-dessus les limites administratives, et de voir alors si les structures démographiques ne présentent pas de caractères différents de l'un à l'autre, mais qui auraient été atténués par la fusion d'éléments divers, dans les effectifs étudiés jusqu'à présent.

1. Les Loumbou et les Vili.

Les Yombé se répartissent sur Mvouti et Madingo-Kayes, et l'on n'en trouve pratiquement aucun dans la sous-préfecture de Loandjili. Tous ensemble représentent une dizaine de milliers d'individus. Les Loumbou sont moins nombreux encore dans le Kouilou, et ne peuplent que le nord et l'est de Madingo-Kayes : on en compte environ 5 000. Par contre, les Vili sont encore 24 000 en brousse, et ils forment la totalité de la population dans la sous-préfecture de Loandjili ; quelques-uns sont dans les gares du Mayombe, et ils occupent le sud-ouest et l'ouest de celle de Madingo-Kayes.

La figure 36 indique quelle est la répartition par catégories d'âges quinquennales, à l'intérieur des groupes Loumbou et Vili. Ces pyramides sont très différentes l'une de l'autre. Chez les Loumbou, elle conserve une forme générale assez régulière, avec une base large dont les assises sont décroissantes vers le haut. L'impression donnée est que la natalité est satisfaisante, et que le renouvellement des effectifs est assuré. Les jeunes constituent 48,5 % de la population et présentent un excédent masculin — 114 garçons pour 100 filles — venant peut-être d'une surmortalité des filles, ou d'une émigration plus précoce de celles-ci. Au niveau des classes adultes, au contraire, ce sont les femmes qui, à tous âges, sont les plus nombreuses : le taux de féminité s'établit à 1 350 ‰. Il existe donc, dans les villages, un déséquilibre assez sensible, dont l'origine doit être cherchée vraisemblablement dans l'émigration masculine, que ce soit à destination de la ville ou de chantiers situés hors de la région (par exemple, les exploitations forestières installées sur la façade orientale du Mayombe, et qui dépendent de la sous-préfecture de Kibangou). Cependant, à l'inverse de ce qu'on trouve habituellement dans les zones rurales du Congo, il n'y a pas ici d'irrégularités marquées à un niveau quelconque de la pyramide. Il est probable que cette anomalie tient au caractère assez récent de l'implantation des Loumbou. Nombre d'entre eux sont arrivés depuis une cinquantaine d'années, certains éléments du groupe se trouvent isolés à l'intérieur du domaine Vili — il est des terres Loumbou enclavées dans les « cantons » Vili — et en pareilles circonstances, il n'est pas rare de voir les liens coutumiers se resserrer, ralentissant la désagrégation sociale et familiale.

Ce phénomène ne se produit pas au sein du groupe ethnique Vili. Depuis quatre-vingt ans,

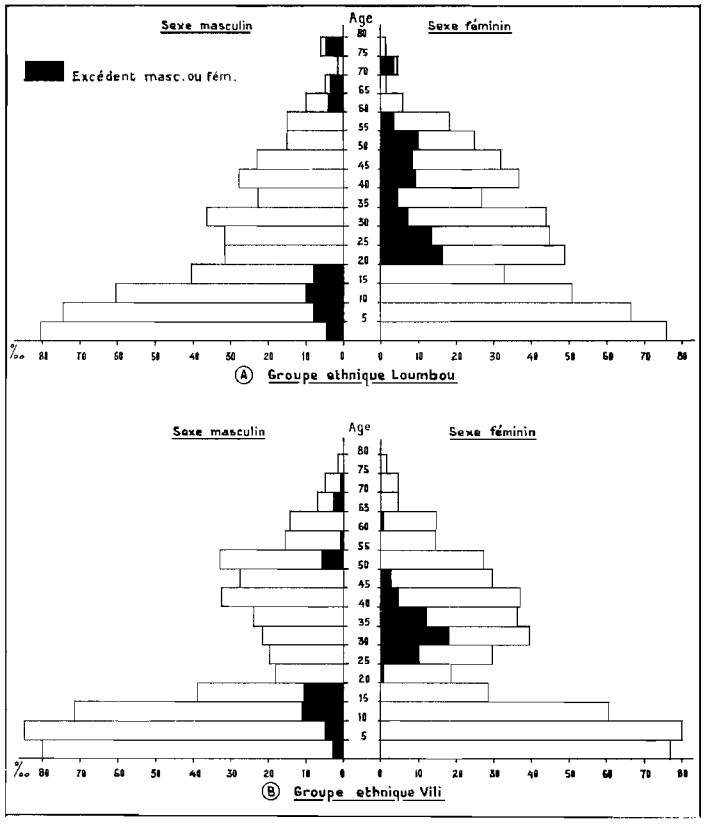


FIG. 36. — Structure démographique de deux groupes ethniques (pour 1 000 habitants).

celui-ci s'est trouvé soumis à toutes sortes de sollicitations internes et externes, qui ont eu d'autant plus d'effets qu'elles s'adressaient à des hommes chez qui l'individualisme est solidement implanté. L'émigration vers Pointe-Noire n'était même pas une aventure hasardeuse, puisque la ville est située en pays Vili, et que la distance à parcourir pour s'y trouver n'est jamais considérable. La pyramide des âges (fig. 36 B) revêt donc une forme assez anormale. La base en est large, car les jeunes sont nombreux, mais la tranche quinquennale inférieure (moins de 5 ans) est en net retrait par rapport aux autres. La cause en est-elle une non-déclaration partielle des enfants ? Cette hypothèse est assez improbable, car trois enfants dispensent de la taxe préfectorale (qui a remplacé l'impôt personnel), et l'existence des prestations familiales engage au contraire les parents à signaler toutes les naissances, et le plus rapidement possible. Il est plus vraisemblable qu'il s'agit là d'une conséquence qu'entraîne le gros déficit des adultes jeunes. Celui-ci est extrêmement marqué sur le graphique, surtout chez les hommes de 20 à 35 ans ; il est assez inquiétant de penser, par exemple, que dans tous les villages, on ne trouve pas 500 jeunes hommes Vili de 20 à 24 ans.

Pourquoi cette échancrure est-elle moins accentuée chez les femmes ? Le dernier recensement opéré à Pointe-Noire a montré en effet que celles-ci y sont également plus nombreuses que les hommes entre 20 et 30 ans, et par conséquent que leur absence en brousse devrait être d'autant plus marquée. S'il n'en est rien, c'est qu'avant même les débuts de l'urbanisation la situation était anormale, et qu'il existait en pays Vili un excédent de femmes dont les motifs restent à éclaircir. Enfin, les coutumes concernant le mariage entraînent une différence d'âge assez marquée entre les époux, dépassant très souvent cinq ans, sinon dix ans (en moyenne, elle est de plus de sept ans en ville pour les épouses de monogames, de plus de onze ans pour les secondes épouses de polygames). Ainsi, les femmes de 15 à 25 ans sont-elles les épouses des hommes de 23 à 33 ans ; les classes les plus

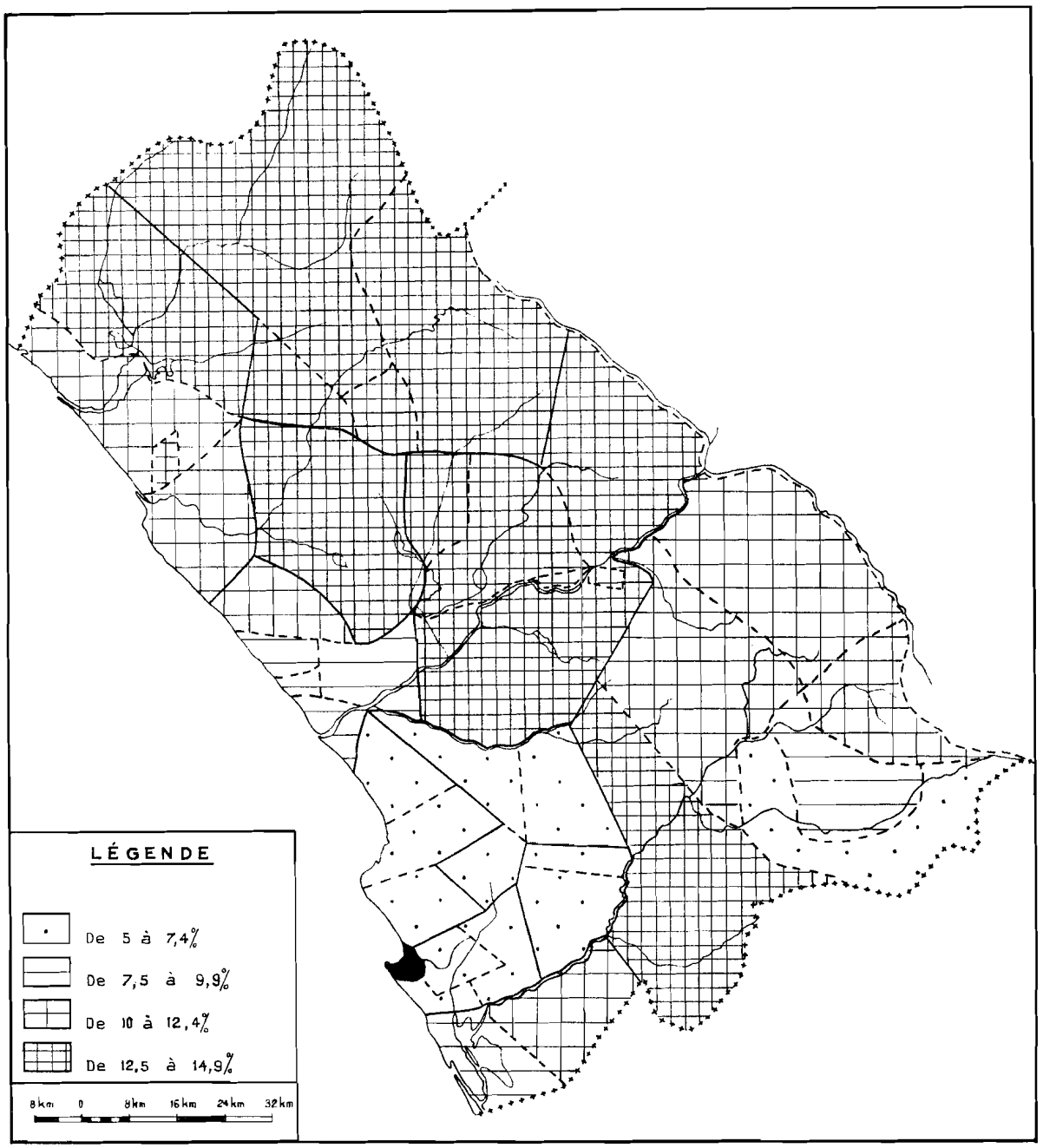


FIG. 37. — La proportion des adultes jeunes (S.M.) dans la population rurale.

creuses se trouvent donc réunies et le nombre des naissances en est certainement affecté. Un sondage opéré systématiquement, nous a permis de calculer un taux de natalité générale de 31,8 ‰, qui paraît assez vraisemblable. Il est certes élevé, mais tout de même éloigné des taux admis comme courants dans les pays du Tiers-Monde. Il serait même sans doute plus bas, si la fécondité n'était aussi forte chez les Vili.

Au-dessus de 40 ans, la répartition démographique entre les différentes classes d'âges n'a rien d'anormal : l'équilibre est à peu près réalisé entre les deux sexes, et la pyramide décroît presque

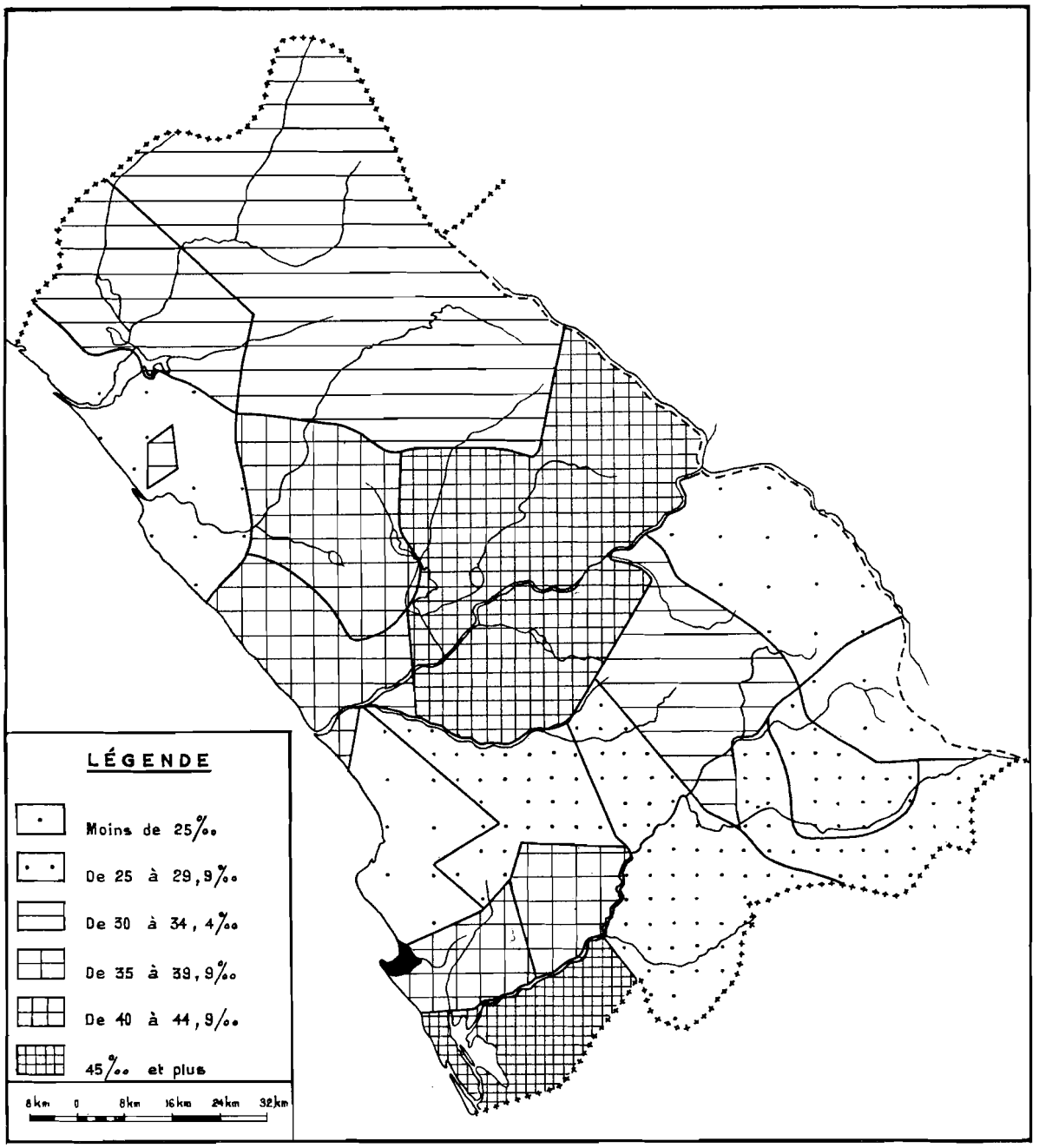


FIG. 38. — Les taux de natalité générale dans le Kouilou.

régulièrement vers le haut. Elle représente en quelque sorte, à ce niveau, les assises supérieures d'une pyramide qui serait celle du groupe Vili, s'il n'avait connu aucun mouvement migratoire et subi aucun « prélèvement » de population au cours du siècle précédent. En prolongeant vers le bas la ligne générale enveloppant ces assises, on mesure l'ampleur des modifications entraînées par les événements passés.

La situation n'est cependant pas uniforme dans les différentes régions du pays Vili. On retrouve en particulier le lien, signalé plus haut, entre l'éloignement par rapport à la ville et l'inten-

sité de la migration des adultes jeunes de sexe masculin. Ceux-ci sont d'autant moins nombreux dans les villages qu'on se rapproche davantage de Pointe-Noire (fig. 37) : dans le « Canton Vili Nord », qui fait frontière avec le Gabon, ils sont seulement 10,5 % de la population ; dans le « Canton Vili Sud » : 9,9 % ; dans la sous-préfecture de Loandjili : 7,5 % ; alors que dans les terres Vili de l'intérieur, qui se trouvent au contact de celles des Yombé et des Loumbou, la proportion est de 15,1 %.

Les effets démographiques les plus spectaculaires de l'exode rural se font sentir à Diosso, capitale traditionnelle et résidence du Ma Loango. Cette grosse bourgade, qui aurait compté autrefois plusieurs milliers d'habitants, est restée une sorte de bastion de l'esprit conservateur, qu'elle doit sans doute à son rôle historique. Les Vili de Diosso se placent volontiers au-dessus des autres, comme s'ils étaient tous un peu d'essence royale. Les jeunes gens s'y sentent donc assez mal à l'aise. De plus, la proximité de Pointe-Noire joue au maximum. De ce fait, Diosso n'a cessé de se dépeupler à un rythme rapide. En 1956, on comptait encore 1055 habitants ; en 1957, il n'y en avait plus que 987 ; en 1963, seulement 765, et l'évolution n'en restera pas là. Il suffit d'observer, pour s'en convaincre, la pyramide des âges et sa forme aberrante (fig. 39). Il n'y a pratiquement plus d'adultes jeunes à Diosso : ceux qui restent ne représentent plus que 11,5 % de la population, et il s'agit en majorité de femmes (sexe masculin, 26 personnes, soit 3,4 % ; sexe féminin : 62 personnes, soit 8,1 %). De ce fait, les mariages sont peu nombreux, les naissances rares. Le taux de natalité générale a été de 13,2 ‰ en 1963 (10 naissances dans l'année). Les quatre grandes catégories d'âges se répartissent ainsi : jeunes,

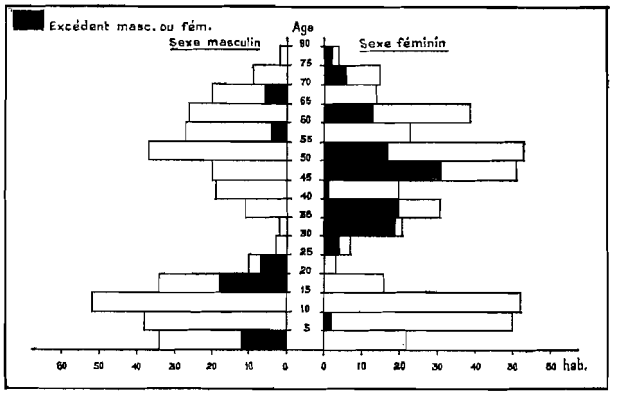


FIG. 39. — La population de Diosso.

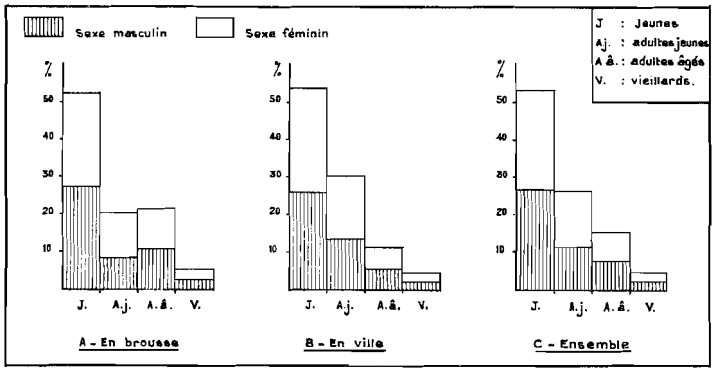


FIG. 40. — Groupe ethnique Vili ; répartition par grandes catégories d'âges.

38,9 % ; adultes jeunes : 11,5 % ; adultes âgés : 32,7 % ; vieillards ; 16,8 %. Le taux de masculinité, chez les adultes, est de 662 ‰, et l'indice de vieillesse traduit bien le déclin de l'agglomération : il est de 43 ! Il y a presque un vieillard pour deux moins de 20 ans. Dans quelques années, si rien ne vient bouleverser une évolution naturelle, Diosso ne sera plus qu'un petit village comme les autres, auquel se rattacheront seulement les souvenirs du passé.

Il est possible de se faire une idée de la situation démographique réelle des Vili, en regrou-

pant dans un même graphique les citadins et les ruraux. La figure 40 présente la répartition par grandes catégories respectivement en brousse (40 A), en ville (40 B) et pour l'ensemble des Vili. On s'aperçoit alors que les structures sont largement complémentaires, et qu'en fait, la structure démographique très irrégulière du groupe rural est bien due à l'importance de l'émigration. Globalement, les Vili sont dans une situation fort bonne : les jeunes sont très nombreux puisqu'ils forment 53,2 % de la population totale. Les adultes se répartissent normalement entre adultes jeunes (26,3 %) et adultes âgés (15,6 %), les vieillards étant moins de 5 %. La seule anomalie, déjà constatée plus haut d'ailleurs, réside dans la persistance d'un déséquilibre entre hommes et femmes de

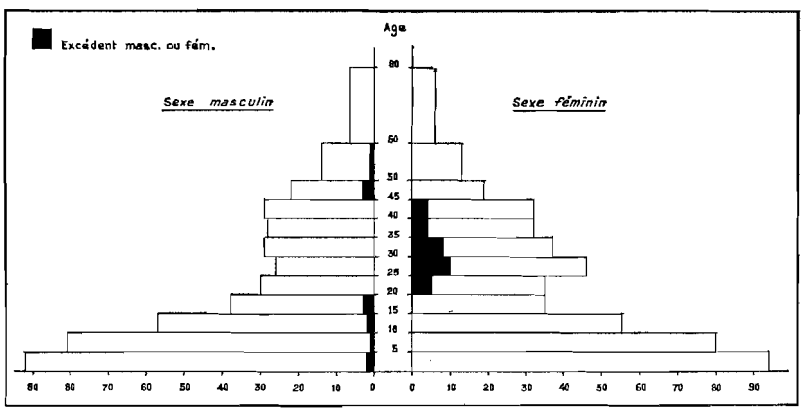


FIG. 41. — Pyramide des âges du groupe ethnique Vili (population urbaine et rurale), pour 1 000 habitants.

20 à 39 ans. Il apparaît mieux encore dans la pyramide des âges (fig. 41) qui permet de constater qu'il se fait sentir dans cinq classes d'âge, entre 20 et 45 ans, avec un maximum de 25 à 35 ans. Il est donc indéniable que l'exode en direction de Pointe-Noire est ici une explication incomplète. Il existe, au sein du groupe Vili, un excédent de femmes adultes, ou plutôt — si l'on s'en réfère au graphique — un déficit d'hommes adultes, qui pourrait être causé par un départ de ces hommes vers des destinations plus lointaines. Afin de compléter les données en notre possession, il faudrait connaître la structure démographique des Vili de Brazzaville, de Libreville, de Port-Gentil, etc. Ainsi, à Brazzaville, en 1956, on comptait 97 femmes et 262 hommes sur 359 Vili de 20 à 60 ans. Il n'y a là rien que de très normal : lorsqu'il ne s'agit plus d'une migration à l'intérieur du pays Vili, mais d'un départ pour une destination plus lointaine, où les conditions d'existence risquent d'être plus difficiles, l'émigrant préfère s'en aller seul, dans la grande majorité des cas.

2. Les Yombé.

Les différents éléments du groupe ethnique Yombé ont subi, et subissent encore de façon très inégale, l'attraction de la ville et des chantiers qui se sont ouverts en brousse. La comparaison des structures démographiques locales est instructive à cet égard. Sur la rive droite du Kouilou, les exploitations forestières et minières se sont installées presque toutes au cœur même du pays Yombé, entre le fleuve et la Noumbi. Les villageois n'ont donc pas eu à émigrer pour trouver un emploi salarié, et c'est ainsi que la répartition entre les catégories d'âges reste normale dans l'ensemble : 30,5 % d'adultes jeunes, 17,7 % d'adultes âgés, et une proportion assez élevée de moins de 20 ans (49,1 %). Les vieillards sont très peu nombreux : 2,7 %. Certes, il y a eu des départs hors du pays, puisque hommes et femmes adultes ne sont pas en nombre égal. Le taux de masculinité, entre 20 et 39 ans, est faible : 706 ‰ ; mais il ne faut pas oublier que les effectifs sont peu élevés, et que la différence porte au total sur moins de 240 individus. En comparant les recensements anciens et récents, on constate que le groupe Yombé est en nette régression dans la sous-préfecture

de Madingo-Kayes : fort de 5 000 individus en 1938, il n'en compte plus aujourd'hui que 3 700, mais l'émigration a dû être plutôt familiale, et se diriger vers la zone du chemin de fer. Nombre d'habitants des gares se déclarent originaires de la « terre Kakamoèka », surtout à Fourastié et Les Saras. Il s'est donc produit, depuis vingt-cinq ans, une sorte de glissement vers le sud-est et à l'intérieur du Mayombe, affectant plus du 1/4 de la population autochtone. L'un des chefs de terre les plus respectés, à Les Saras, est d'ailleurs une femme, native de la rive droite.

Les Yombé de la rive gauche sont deux fois plus nombreux que ceux de la rive droite. Leur structure démographique est celle de la population rurale dans la sous-préfecture de Mvouti, et nous en avons vu plus haut les traits essentiels : 46,5 % de jeunes, égalité des effectifs entre adultes jeunes et âgés (23,3 % chacun), 7 % de vieillards. Ici, le déficit en adultes jeunes est donc nettement marqué (fig. 42 B). Il faut y voir peut-être l'influence directe de la voie ferrée : sa présence rend bien plus aisée l'émigration vers la ville ; la rupture paraît plus facile, puisque les relations entre le Mayombe méridional et Pointe-Noire sont très commodes ; tandis que jusqu'à l'ouverture de la route de Sounda (1960), la région de Kakamoèka était fort mal reliée à la côte. On peut penser aussi que lors de la construction du chemin de fer, les migrations internes généralisées qui ont affecté les populations, n'ont pas été sans influence sur la natalité ; or, les adultes jeunes d'aujourd'hui sont nés précisément pendant cette période (postérieure à 1920).

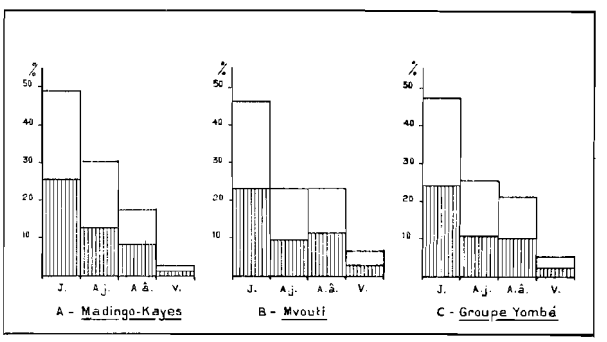


FIG. 42. — Structure démographique des Yombé.

La pyramide des âges du groupe Yombé, reconstitué dans son ensemble, est elle aussi caractéristique d'une population qui a perdu une partie de ses adultes jeunes. La brèche ouverte par les départs est moins importante que chez les Vili, et c'est pour cette raison que la base de la pyramide est plus régulière. Mais les modifications amenées par l'exode rural n'en restent pas moins sensibles. Les Yombé résidant actuellement à Pointe-Noire sont plus de 2 600, soit le 1/4 de ceux qui sont

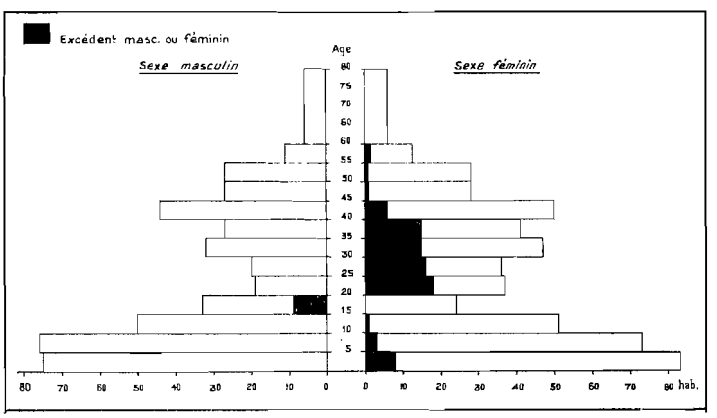


FIG. 43. — Groupe ethnique Yombé :
structure démographique (pour 1 000 habitants).

restés en brousse. Il s'agit d'une population jeune, où dominent très largement les moins de 40 ans (94,6 %). En rétablissant, grâce à eux, la véritable pyramide des âges des Yombé, on obtient une répartition par grandes catégories beaucoup plus normale que les précédentes : 48,8 % de jeunes, 28,5 % d'adultes jeunes, 18,3 % d'adultes âgés, 4,4 % de vieillards. S'il en était besoin encore,

ce résultat prouverait que le rôle de la ville a été nettement destructeur dans le domaine de la démographie rurale. L'urbanisation trop rapide et trop poussée a en quelque sorte scindé en deux parties la population rurale, attirant dans la ville les éléments les plus dynamiques et les plus féconds. Chacun des groupes ainsi créés poursuit son évolution séparément de l'autre, mais l'un est constamment renforcé par de nouveaux venus, et « s'enrichit », tandis que s'appauvrit l'autre. Les conséquences pratiques d'une telle dichotomie sont grosses d'inconvénients.

LA POPULATION DES GARES

Pointe-Noire n'a pas été le seul point d'aboutissement de l'exode rural ; la voie ferrée a entraîné le développement de petits centres qui ont exercé une certaine attraction, et dont les aspects humains doivent être dégagés.

A. LA FORMATION DES AGGLOMÉRATIONS FERROVIAIRES

Les agglomérations ferroviaires qui s'échelonnent le long du C.F.C.O. dans sa traversée du Mayombe et du bassin côtier, se sont formées à partir du double courant migratoire que nous avons vu s'établir après 1925 : déplacement interne des Yombé venant s'installer individuellement ou en groupe à proximité des gares ; arrivée des allogènes recrutés dans des régions plus lointaines par les entreprises travaillant près du chemin de fer. Le caractère temporaire ou itinérant des chantiers forestiers et des exploitations aurifères a dû faire varier dans des proportions considérables la population de chacun de ces centres ; mais, sur ces variations, nous ne possédons que des renseignements imprécis et peu fournis, puisque les « étrangers », les « flottants », n'ont été dénombrés pour la première fois de façon systématique qu'en 1948. Même aujourd'hui, les statistiques officielles des sous-préfectures séparent les Yombé de tous les autres habitants : la population de Foundou-Siana, Sinassinga, Miyamba, etc., quartiers Yombé de Les Saras, est comptée avec celle du canton de Kondé, à l'intérieur duquel l'agglomération se trouve placée. Cette ségrégation sans aucun fondement géographique aboutit à des résultats fantaisistes : en 1963, Les Saras n'aurait compté ainsi que 1 055 habitants ; mais en ajoutant la population Yombé, on arrive au chiffre de 1 844 habitants, qui reflète beaucoup mieux la réalité. De la même façon, Mvouti, chef-lieu administratif, aurait eu 719 habitants en 1960 ; mais notre propre recensement, fait à la même date et par questionnaires individuels, en avait trouvé 950, et 1 195 en y englobant l'annexe de Pounga !

Le dénombrement général organisé dans le district de Mvouti en 1948, attribuait aux cinq agglomérations de Mvouti, Pounga, Girard, Les Saras, Fourastié et Guéna, une population « flottante » de 3 937 habitants. En 1956, les mêmes centres en comptent 5 948, et il faudrait leur ajouter les 641 personnes vivant à Dimonika, devenue une grosse station d'orpaillage. Un léger recul se faisait sentir ensuite — 5 476 habitants en 1960 — qui se confirmait plus tard : 5 124 habitants en 1963. Il était dû au quasi-abandon de Dimonika (où ne sont restées que 200 à 250 personnes, orpailleurs libres et leurs familles), mais aussi au ralentissement général de l'activité économique dans la zone de la voie ferrée. Depuis quelques années, les départs doivent être un peu plus nombreux que les arrivées.

La figure 44 retrace pour quatre des agglomérations étudiées le rythme de l'immigration jusqu'en 1960. Un certain nombre de différences apparaissent de l'une à l'autre. Ainsi, à Mvouti, l'accroissement rapide de la population ne s'est guère produit qu'à partir de 1950, après une période où les arrivées étaient assez irrégulières. Au cours des cinq dernières années, ce sont plus de 40 personnes nouvelles qui se sont installées chaque année, et plus de 360 sont venues depuis 1951. L'analyse du phénomène par quartiers fournit aussi quelques indications supplémentaires. Ce sont les deux quartiers du Poste et de la Gare qui ont connu le plus fort accroissement, c'est-à-dire ceux qui se sont développés autour des pôles d'activité : administration et C.F.C.O. Plus éloigné,

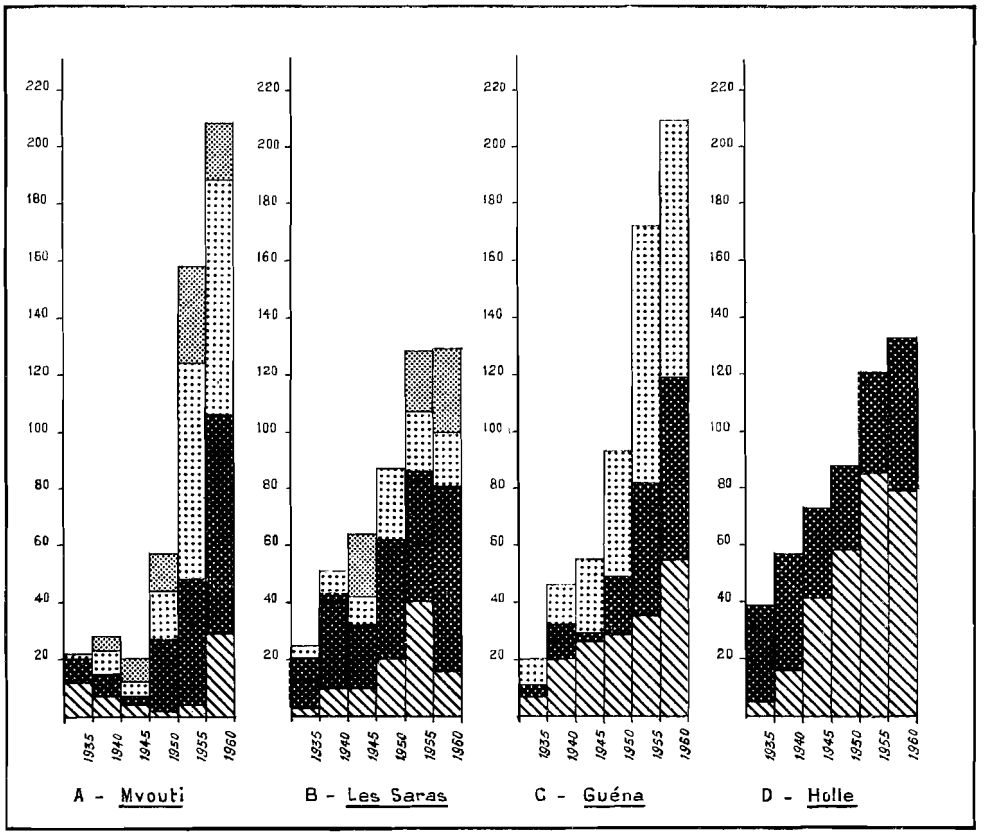


FIG. 44. — Immigration des personnes de 15 ans et plus dans les gares (par quartiers).

le quartier « Banlieue » a exercé une attraction moins forte. Quant à Mvouti-Village, il constitue un cas particulier : exclusivement peuplé de Yombé, il n'a pas accueilli d'allogènes ; réduit en surface, il ne s'est que peu étendu ; c'est seulement dans un dernier temps que l'immigration y a été un peu plus forte. Il existe également une différence entre les deux sexes : jusqu'en 1955, les hommes ont presque toujours été en majorité dans le mouvement migratoire ; après cette date, on a enregistré une arrivée massive de femmes (126 femmes pour 86 hommes) rétablissant l'équilibre (fig. 45). Mais il n'en reste pas moins que les 3/4 de la population ayant atteint et dépassé 15 ans sont là depuis dix ans au maximum.

La situation est quelque peu différente à Les Saras qui fut, pendant toute la période de construction du chemin de fer, un camp de base important réunissant un grand nombre de travailleurs (l'agglomération s'appelait alors Boulou « main-d'œuvre » !). L'arrivée des habitants actuels s'est donc étalée sur une plus longue période qu'à Mvouti, et sur les 508 plus de 15 ans qui ont été recensés dans les quatre quartiers « allogènes », 152 étaient là avant 1945, soit 30 %. Il ne s'est pas produit d'accélération brutale dans le rythme d'immigration, mais un accroissement assez régulier des effectifs. Celui-ci a pratiquement cessé après 1955. Rien n'est venu stimuler l'économie de ce petit centre ; au contraire, les chantiers forestiers ont assez vite quitté une région qui avait été l'une des premières à être exploitées, et fut par conséquent épuisée avant les autres. La carrière de granit est restée en activité, mais il s'agit d'une entreprise peu importante, n'occupant qu'un personnel restreint. Le marché du travail est étroit, et dépend avant tout du trafic suscité par la voie ferrée. Enfin, comme à Mvouti, l'arrivée des femmes s'est produite plus tardivement que celle des hommes : c'est après 1945 seulement qu'elles sont devenues plus nombreuses dans les contingents annuels d'immigrants. Vraisemblablement, il s'agit du même phénomène que dans les grandes

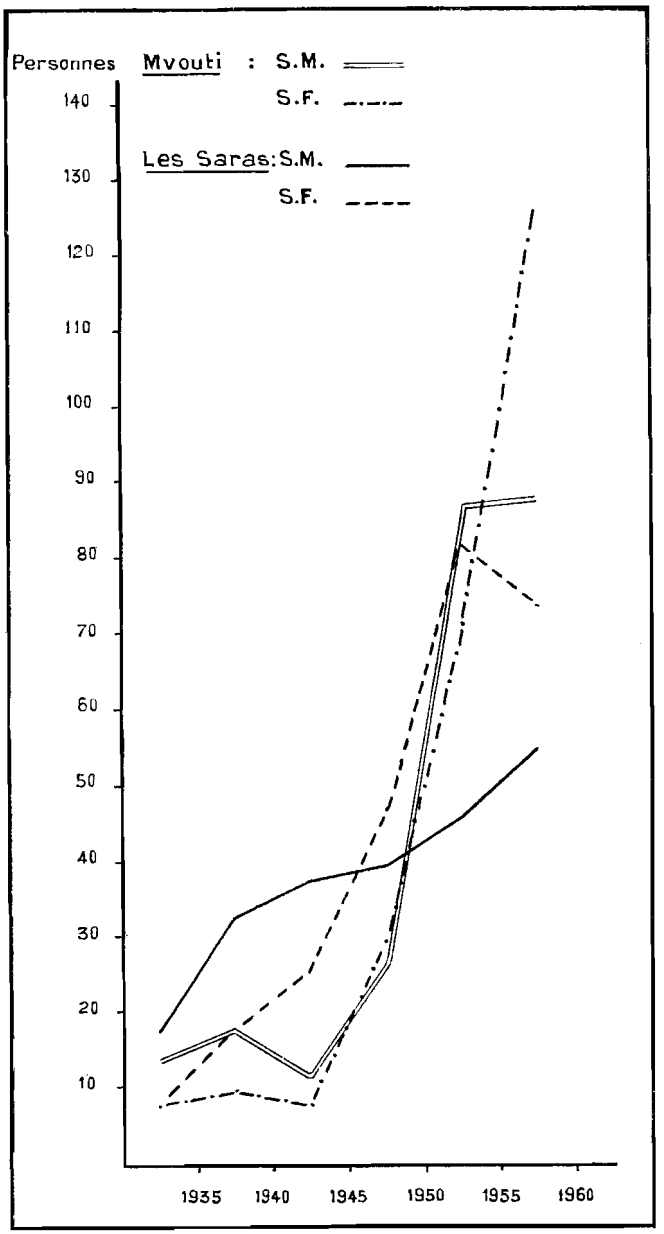


FIG. 45. — Immigration des plus de 15 ans à Mvouti et Les Saras.

villes : les hommes arrivent d'abord seuls, et font venir leur famille plus tard, lorsque leur situation est stabilisée.

Selon toute apparence, l'évolution a été identique dans les autres agglomérations ferroviaires. Holle a été très tôt un gros marché de produits vivriers, à la faveur d'une position privilégiée (contact entre forêt du Mayombe et savanes côtières). Un fort noyau de population existait en cet endroit dès avant la pénétration européenne, et l'on se souvient qu'au village de Mboukou — qui existe toujours —, le « Roi du Mayombe » prélevait des taxes sur les marchandises transportées par la piste qu'il contrôlait. Comme Les Saras, Holle a donc connu un développement assez précoce et régulier, mais dont le ralentissement s'est fait sentir assez nettement dès 1955-1960. Aussi, près de la moitié de la population qui s'y trouve encore était là avant 1950. Mais il existe une différence assez nette entre l'arrivée des diverses fractions ethniques. Holle a reçu d'abord des Vili et des Yombé venant d'assez près : villages situés au sud, comme Tchivoula, Kondi-Baka, Koulamandou, ou à l'ouest comme Boukou-Pambou, Ntombo, Tandou-Kongo, Bondi, etc. Dans ce premier courant, les femmes ont toujours été plus nombreuses que les hommes (57 % des effectifs survivants). Le second courant a été formé par des originaires de districts plus éloignés, qui se sont groupés par affinités ethniques dans les quartiers de Holle-Kouilou (Vili de la côte et de Madingo-Kayes), Holle-Niari (Pounou et Bouissi), Holle-Bacongo (Bacongo, Balali, Soundi, etc.) ; il n'a pris une certaine ampleur qu'après 1940, et il a affecté au total davantage d'hommes que de femmes.

Au contraire, Guéna a suivi plutôt une évolution semblable à celle de Mvouti, avec, à partir de 1950, de très fortes arrivées que peuvent justifier le maintien dans la région de chantiers forestiers, ainsi que l'exploitation d'une scierie et d'une carrière. Fourastié, agglomération voisine, se trouve dans le même cas.

Ainsi, dans son ensemble, la population des agglomérations ferroviaires telle qu'elle se présentait en 1960-1961, était d'installation assez récente ; 62,3 % des habitants étaient arrivés au cours des dix dernières années, 13 % seulement avaient une ancienneté supérieure à vingt ans. Comme les effectifs de la population « flottante » ont sensiblement diminué, il faut admettre que le mouvement d'immigration s'est arrêté, ou bien encore qu'il est compensé par un mouvement d'exode, l'un et l'autre concourant à un résultat identique ; mais la première hypothèse est de loin

la plus vraisemblable, car on voit fort mal ce qui pourrait encore, dans les conditions actuelles, exercer une attraction sérieuse sur la main-d'œuvre d'origine lointaine, au bénéfice de Holle, Fourastié, ou Girard.

B. ORIGINE ET RÉPARTITION ETHNIQUE DES HABITANTS

L'origine de la population des gares a toujours été extrêmement hétérogène. Les travailleurs, dès 1935, étaient « de toutes les races du sud et de nombreuses race du Haut-Congo »[1]. L'impossibilité de recruter suffisamment d'ouvriers sur place en était la cause. En 1949, le chef de district

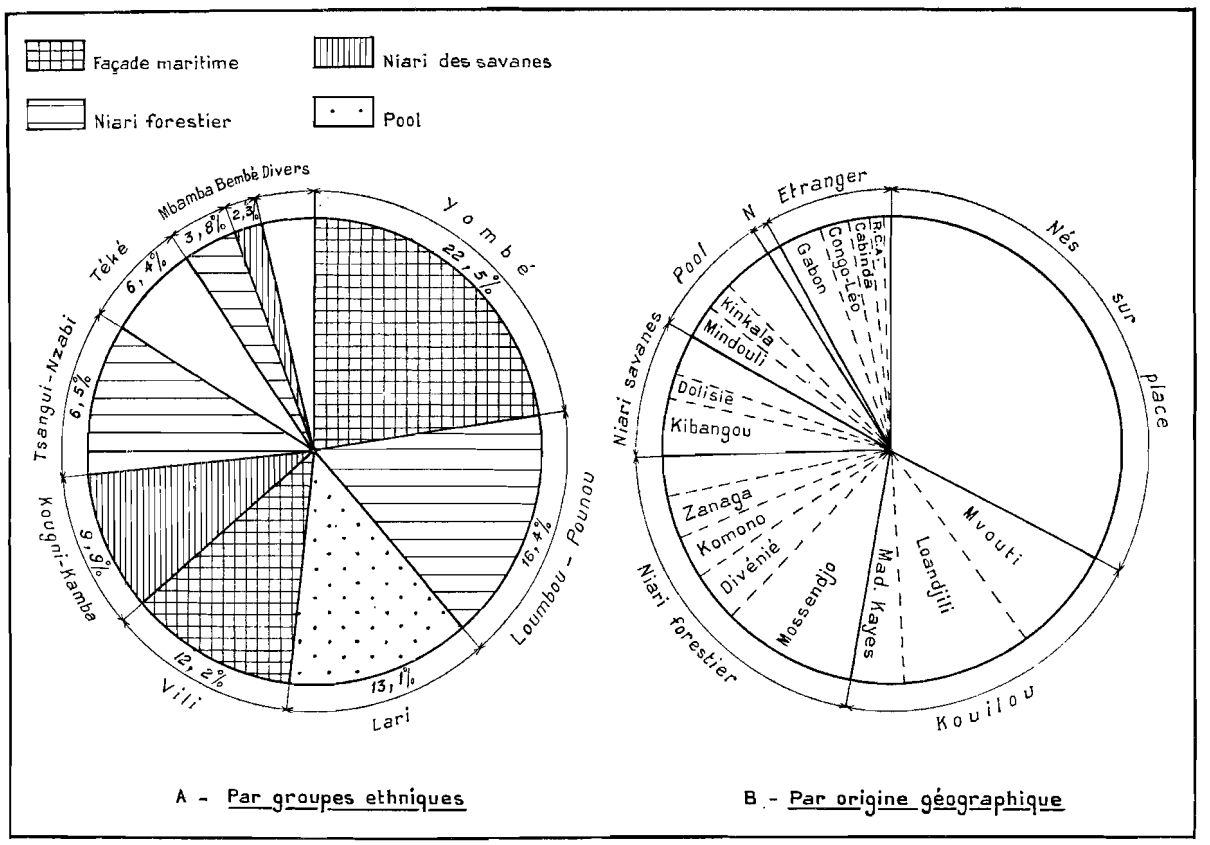


FIG. 46. — Répartition des habitants des gares.

de Mvouti notait la présence sur son territoire d'une colonie très importante de gens venant du Niari (22,6 % de la population) et du Pool (5,9 %). D'autres étaient originaires du Congo Belge, du Gabon, d'Oubangui-Chari, et nombre de Yombé étaient dits « Portugais », parce que nés au Cabinda. Malgré ce dernier apport, les Yombé n'arrivent pas aujourd'hui à constituer le 1/4 de la population des gares (22,6 %), et dans l'ensemble de la sous-préfecture, ils ne forment pas les 2/3 des effectifs en 1963.

La répartition entre les principaux groupes ethniques fait ressortir la réelle diversité des apports qui ont modelé l'aspect humain de la région (fig. 46 et 47). Les Yombé sont suivis de très près par les Loumbou et les Pounou, très proches parents les uns des autres (16,4 %), puis par les

1. M. ROMANOT, *L'aventure de l'or et du Congo-Océan*, p. 199 (Bibl. *in fine*).

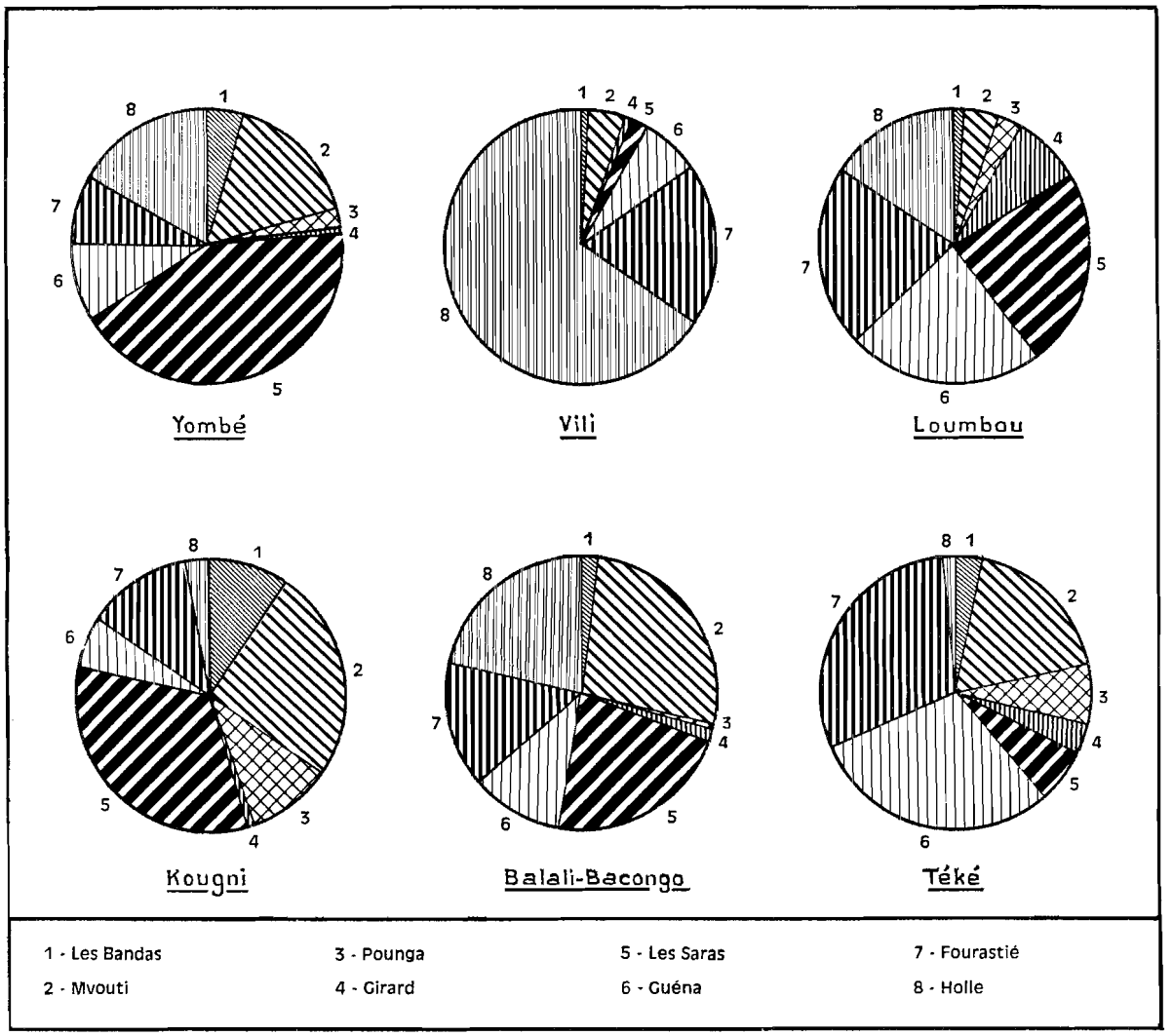


FIG. 47. — Répartition géographique de quelques groupes ethniques dans les agglomérations ferroviaires.

Lari (13,1 %). Les Vili sont 12,2 %, les Kougni 7,5 %, les Téké 6,4 %. Les autres contingents sont nettement plus réduits. Leur implantation n'est pas le fait du hasard ; la figure 47 permet de relever quelques caractéristiques particulières. Les Vili pénètrent dans la zone ferroviaire par l'ouest, mais ne dépassent guère Fourastié : leur plus fort noyau de peuplement est à Holle, qui se trouve près de la frontière orientale de leur pays. Au contraire, les Kougni sont nombreux dans les agglomérations orientales jusqu'à Les Saras, et beaucoup plus rares ailleurs. Dans les deux cas, il s'agit d'une diffusion à partir des aires principales de peuplement, qui encadrent le Mayombe. La situation des Lari — surtout des Balali et Bacongo — est plus curieuse ; en général, ayant bénéficié avec les Vili d'une scolarité plus ancienne et plus poussée, ils ont peuplé l'administration dont ils fournissent les cadres locaux : ils sont fonctionnaires de la sous-préfecture, de l'Enseignement, des P.T.T., de la Santé, du C.F.C.O., etc. Ainsi s'explique leur présence régulière dans chacun des centres, qui en possède son petit contingent. Le plus étoffé est naturellement celui du chef-lieu, Mvouti, où se concentrent tous les Services. Quant aux travailleurs manuels — Loumbou, Pounou, Tsangui, Téké,... — venus en tant que tels, ils sont aussi répartis assez également, leur nombre n'étant fonction que de l'importance de l'agglomération.

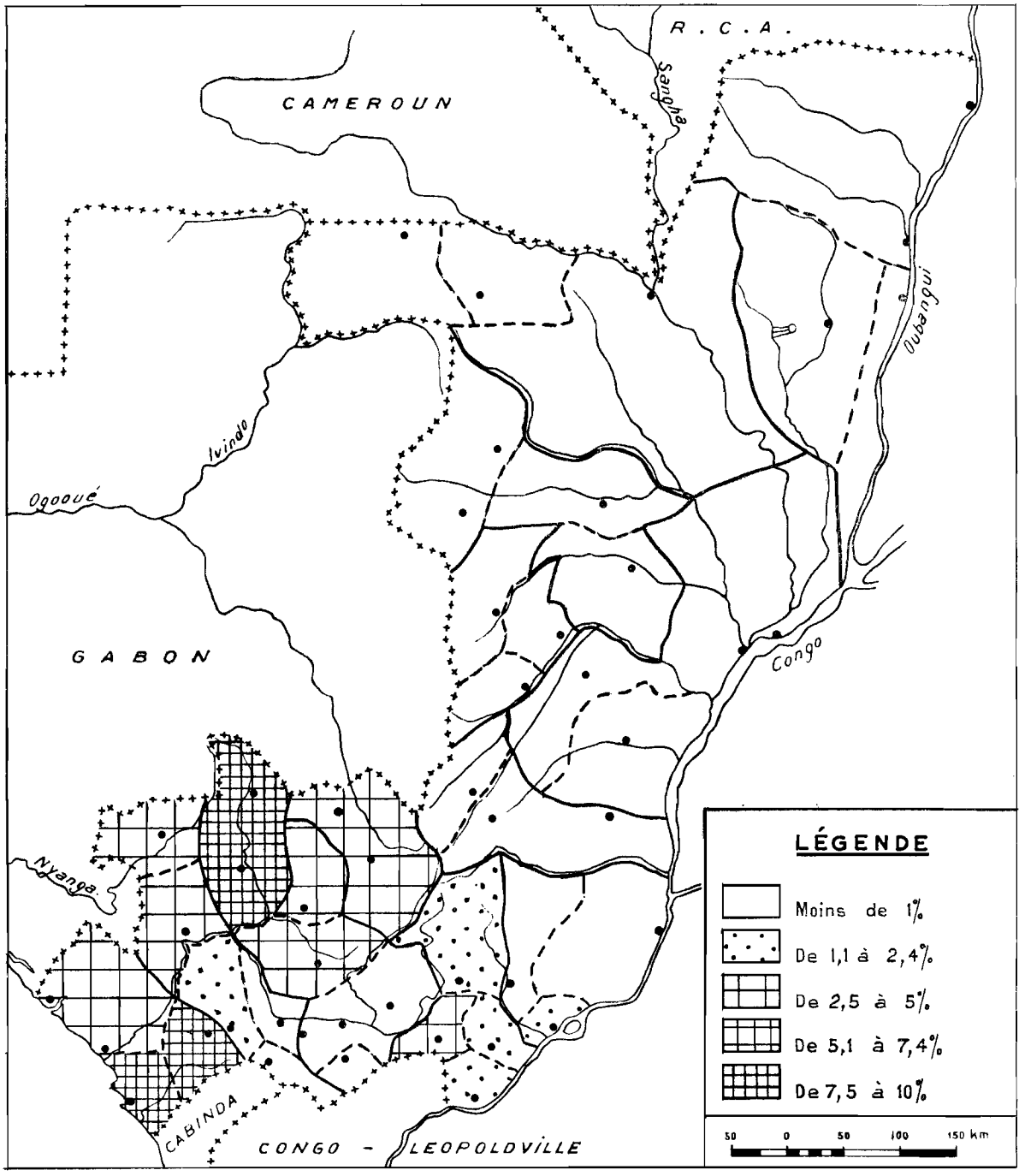


FIG. 48. — Origine géographique des immigrés congolais vivant dans les gares.

L'origine géographique de la population actuelle ne reflète pas exactement l'éventail des groupes ethniques, et les originaires du Kouilou sont les plus nombreux (fig. 46 B et 48). En effet, aux Yombé et aux Vili de la préfecture, se joignent tous les jeunes qui, quelle que soit leur « race », sont nés sur place. Ensemble, ils constituent un peu plus de la moitié de la population. Si rien ne vient plus tard modifier la situation, l'ensemble des gares finira donc par retrouver une population en grande majorité autochtone : elle sera formée par les enfants des immigrés.

Deux régions du Congo ont fourni l'essentiel des immigrés dans les agglomérations ferroviaires ; ce sont, dans l'ordre d'importance décroissante, le Niari forestier et le Kouilou. Du premier, sont venus plus de 1 400 personnes (22 %), et elles ont quitté surtout la sous-préfecture de Mossendjo (9,6 %), les autres sous-préfectures se partageant à peu près également le reste. Cette partie du pays a toujours constitué un réservoir de main-d'œuvre, et les entreprises du Mayombe et du Niari méridional s'entendaient fréquemment avec les chefs coutumiers, afin que ceux-ci

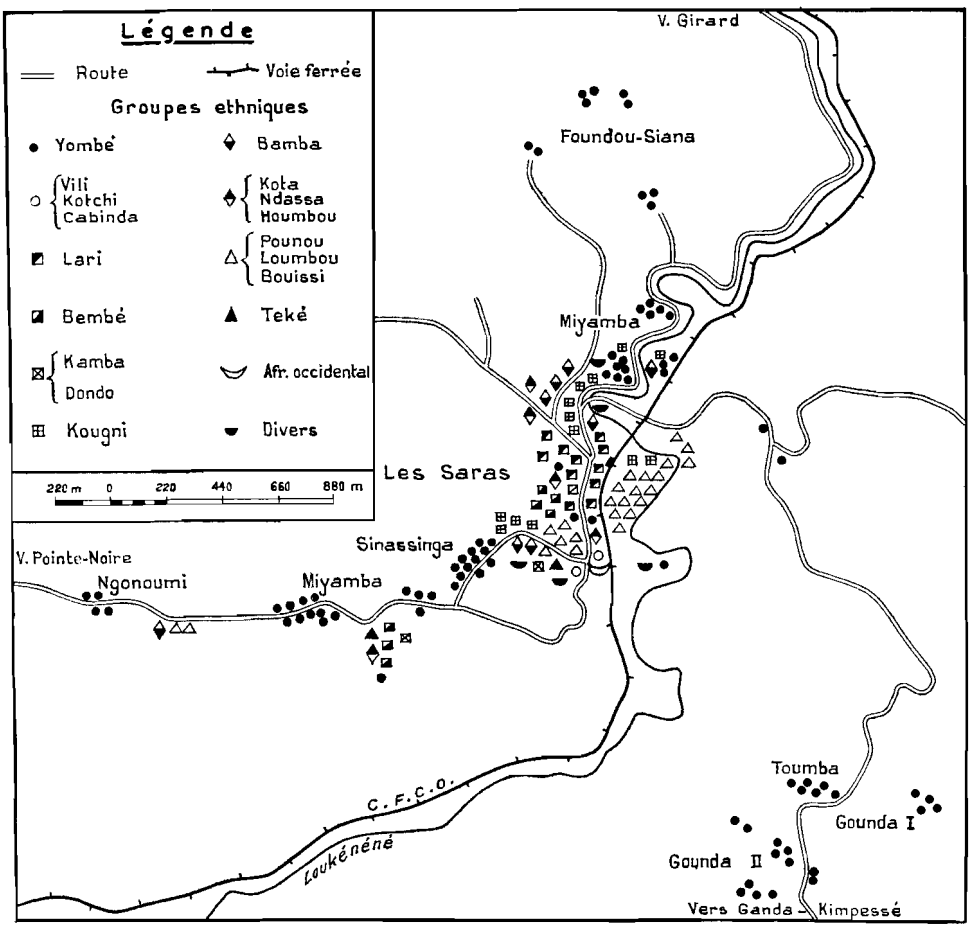


FIG. 49. — Les Saras : répartition ethnique de la population.

leur fournissent des travailleurs. L'administration était d'ailleurs fort réticente, et s'efforçait, souvent en vain, de limiter ces pratiques qui privaient la zone de départ des bras qui lui étaient nécessaires. Hommes et femmes se trouvent en nombre égal, ce qui prouve que les familles ont rejoint les chefs de ménage lorsque ces derniers étaient partis seuls.

Le Kouilou vient en seconde position (20,5 %), ce qui est assez caractéristique de la prépondérance des « allogènes ». Les originaires du Kouilou sont nés surtout dans les deux sous-préfectures du sud (Mvouti et Loandjili), et peu dans celle de Madingo-Kayes (3,6 %) : le C.F.C.O. traverse les deux premières, alors que le troisième a toujours eu ses propres centres d'attraction, chantiers forestiers ou exploitations minières. On relève ici une très nette inégalité entre les deux sexes — 589 hommes et 722 femmes —, et nous savons déjà qu'elle est ancienne. Dans plusieurs rapports, les chefs de districts ont autrefois souligné ce fait, déplorant en particulier le développement de la prostitution dans les camps de travailleurs et les agglomérations d'immigrés. Les

conditions générales ont d'ailleurs favorisé les mariages inter-ethniques entre ces derniers et des femmes Yombé ou surtout Vili.

Le Niari des savanes (Vallées du Niari, dépression Niari-Nyanga) est représenté par 8,6 % de la population, chiffre surprenant, lorsqu'on sait que la région de départ offre depuis assez longtemps de grosses possibilités d'emploi dans les plantations européennes qui s'y sont installées, et que la ville de Dolisie a constitué, depuis sa fondation en 1934, un centre d'attraction puissant. Pourtant, Loumbou, Kougni et Kamba sont venus aussi dans le Mayombe. Mais c'est surtout de la sous-préfecture de Kibangou (autrefois Ntima), limitrophe de la chaîne montagneuse, que sont partis Kougni et Loumbou ; ils se sont engagés dans les entreprises forestières ou à Dimonika, et au hasard des renouvellements de contrats, ont fini par se fixer à Mvouti, Les Saras, Guéna, etc. A l'inverse des ressortissants du Kouilou, les hommes sont ici les plus nombreux (taux de masculinité : 1 850 $^{0}/_{00}$).

Les originaires du Pool sont 500. Leur nombre étonnerait, lorsqu'on connaît l'attrait de Brazzaville, si l'on ne savait qu'il s'agit surtout de fonctionnaires qui, pour la plupart, sont seulement de passage. C'est pourquoi le 1/4 d'entre eux se trouve à Mvouti, le chef-lieu administratif, qui ne compte pourtant que 15 % de la population des gares. Hommes et femmes sont en nombre égal : à chaque nomination, les intéressés se déplacent avec toute leur famille, pour laquelle ils bénéficient d'une réquisition de transport.

Le Nord-Congo n'est que très peu représenté, et presque uniquement par des Téké. La figure 46 A donne pourtant à ceux-ci une place non négligeable ; en fait, nombre d'entre eux sont des Téké-Lali et des Yaka, qui habitent le Niari oriental, donc le sud-ouest du Congo. Les groupes ethniques plus septentrionaux, comme les Mbochi, les Sangha, les Maka, n'ont pas subi l'attraction de la zone du chemin de fer, beaucoup plus lointaine pour eux que Brazzaville.

Presque tous les autres immigrés sont des étrangers (8,1 %). Le Gabon se place en tête des États « fournisseurs » (3,1 %) : Loumbou, Pounou, Tsangui, Mbamba, qui en viennent, habitent en effet des deux côtés de la frontière ; elle ne constitue pas pour eux un obstacle, ou du moins n'en était pas un avant l'accession à l'indépendance des États de l'Afrique Équatoriale. On ne saurait oublier non plus que le district de Franceville, dont beaucoup sont originaires, a longtemps fait partie du Moyen-Congo. La situation est identique pour les ressortissants du Congo-Léopoldville et du Cabinda (Soundi, Dondo, Yombé, Vili) : ils appartiennent à des « tribus » que les frontières politiques tracées au moment de la colonisation ont artificiellement coupées en deux ou trois fractions, mais qui ont toujours le sentiment d'une certaine unité. Pour un Yombé de Buco Zao (Cabinda), venir travailler à Mvouti ou Guéna n'entraîne aucun dépaysement : il retrouve des paysages familiers, et des « frères » parlant la même langue que lui.

Les Centrafricains sont peu nombreux, de même que les originaires du Tchad et d'Afrique Occidentale. Mais la plupart de ces derniers sont des Haoussa, appellation sous laquelle sont confondus des gens venant de divers territoires (Niger, Mali, Sénégal, Nigeria), mais ayant en commun d'être islamisés et commerçants. Ils sont rarement sédentaires ; certains d'entre eux dépassent cependant le stade du colportage, ouvrent boutique et payent patente. Leur colonie principale est à Mvouti-Pounga, localisation qu'explique sans peine la proximité du centre d'orpaillage de Dimonika. Mais d'autres, pas toujours recensés, parcourent sans cesse la région de Kakamoèka, offrant leurs marchandises et surtout achetant poudre d'or et pépites aux exploitants déclarés ou clandestins. Leur rôle économique est par là beaucoup plus grand que leur importance numérique.

C. LA STRUCTURE PAR ÂGES

La double origine de la population rassemblée dans les gares, l'évolution qu'elle a subie, ont eu pour résultat une situation démographique un peu particulière, qui se situe souvent à mi-chemin entre celle des villages et celle des villes. A ce point de vue, les agglomérations ferroviaires ne sont pas sans rappeler les centres secondaires du Nord-Congo, dont nous avons défini les caractères essentiels dans un précédent ouvrage.

On relève tout d'abord l'existence d'un rapport normal entre les grandes catégories d'âges. Celle des jeunes est assez fournie, avec 46 % de la population, mais n'atteint pas les proportions courantes en milieu urbain (50 % et davantage). Les filles sont un peu moins nombreuses que les garçons, sans qu'il soit possible d'attacher à cette différence une signification particulière. Détail assez caractéristique cependant, qui fournit une indication intéressante : entre 15 et 19 ans, le déficit féminin est anormalement accentué (fig. 50 A), puisque le taux de féminité est de 790 ‰ (1 010 ‰ dans la catégorie quinquennale inférieure). Ce détail, qu'il est possible de relever aussi dans presque tous les villages, est le résultat d'un exode plus précoce des filles, que leur mariage éventuel à partir de 15 ans libère de la tutelle économique des parents, tandis que les garçons restent dépendants jusqu'à un âge plus avancé.

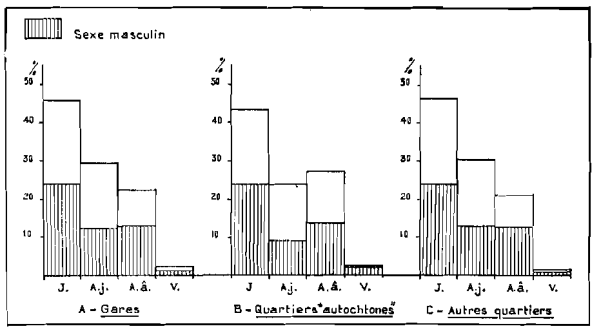


FIG. 50. — Structure démographique des agglomérations ferroviaires.

Le rapport numérique entre adultes jeunes et adultes âgés est assez normal dans l'ensemble : 29,3 % et 22,5 % respectivement, mais un examen des graphiques révèle le caractère illusoire

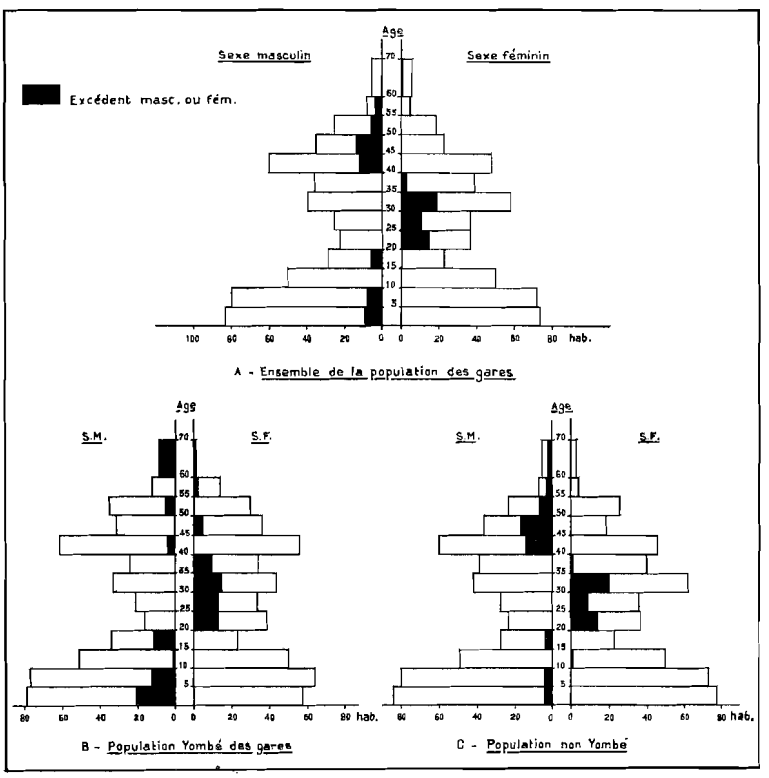


FIG. 51. — La population des agglomérations ferroviaires : pyramide des âges.

de cette situation globale. La proportion satisfaisante d'adultes jeunes est due surtout à un gros excédent de femmes, qui apparaît bien dans la pyramide des âges. Entre 20 et 39 ans, le taux de masculinité est seulement de 740 ‰, et il s'abaisse même jusqu'à 634 ‰ entre 20 et 29 ans ! Le

mouvement d'immigration dans les gares aurait donc mobilisé moins d'adultes jeunes que d'adultes âgés ; divers dépouillements de questionnaires confirment cette hypothèse ; ainsi, à Les Saras, 57,4 % des habitants mâles encore en vie, et venus entre 1950 et 1960, avaient dépassé 30 ans au moment de leur installation. Il est possible également que pour nombre d'entre eux, l'agglomération ferroviaire n'ait été qu'une étape sur le chemin de l'exode rural en direction de Pointe-Noire. Quoi qu'il en soit, ce sont bien les adultes âgés qui sont les plus nombreux en ce qui concerne les hommes (20-39 ans : 12,2 % ; 40-59 ans : 12,9 %), alors que la situation est inverse pour les femmes (respectivement 17,1 % et 9,6 %). Enfin, il y a peu de vieillards — 2,3 % — mais il en est toujours ainsi dans une population composée en majorité d'immigrés.

Ces diverses caractéristiques expliquent l'allure générale de la pyramide des âges (fig. 51 A) : forme dissymétrique dans son ensemble, entraînée par la position alternée des excédents d'effectifs par classes d'âges quinquennales, dessin rappelant un peu une bobine, le creux se situant entre 15 et 40 ans, base assez massive, relativement peu étalée. Ce dernier point mérite d'être précisé. L'enquête portant sur la totalité de la population des gares a pu en effet révéler l'existence de taux de natalité élevés : il serait de 52,5 ‰ pour l'ensemble des agglomérations, cette moyenne s'établissant entre des extrêmes assez éloignés : 32,6 ‰ à Pounga, où la structure démographique est très anormale, et 63,4 ‰ à Guéna. Ce chiffre est d'autant plus remarquable qu'il est atteint en dépit d'une proportion considérable de femmes stériles : 1 sur 5 des femmes ayant été mariées au moins une fois n'a jamais eu d'enfants. Même si l'on remarque que sont comprises ici des jeunes femmes mariées depuis peu, et qui peuvent encore devenir mères, la proportion réelle ne doit guère être inférieure. Elle rappelle celles qui ont été trouvées ailleurs, notamment au Congo-Léopoldville où le taux de stérilité féminine monte parfois jusqu'à 38,9 % (Province Orientale), d'après une enquête publiée en 1961[1].

Le nombre des jeunes enfants devrait donc être nettement plus élevé, et par conséquent la base de la pyramide beaucoup plus large, si n'intervenait pas une mortalité infantile qui reste considérable, en dépit des progrès enregistrés dans le domaine de l'encadrement médical et de la protection sanitaire. Sur les 5 617 enfants nés vivants des 1 475 mères recensées, 1 334 sont morts avant la fin de leur première année, soit 23,7 % ! Mais le sevrage tardif et brutal, le manque de précautions en saison fraîche surtout, entraînent encore des décès au cours des années suivantes. Les calculs concernant le même échantillon aboutit à une mortalité de 33,7 % avant 5 ans : le 1/3 des effectifs... Or, la plupart des centres ferroviaires sont équipés d'un dispensaire ou d'une maternité, à tout le moins disposent-ils d'un infirmier, ou d'une matrone, qui y réside à demeure, ou vient périodiquement procéder à des consultations. Il est vrai que l'équipement en matériel et personnel s'est étoffé surtout depuis une dizaine d'années, et les effets n'ont pu s'en faire sentir que lentement. Par exemple, à Les Saras, la mortalité infantile s'élève à 28,4 % pour des mères de 40 à 49 ans, à 22,5 % pour celles de 30 à 39 ans, à 19 % seulement pour les plus jeunes. Les progrès sont donc nets : dans la même agglomération, 40 femmes âgées de 50 à 59 ans nous ont déclaré avoir mis au monde 189 enfants vivants, dont 77 seraient morts en bas âge (taux de mortalité infantile : 40,7 %). De tels taux ne sauraient surprendre, mais venant s'ajouter à d'autres causes, ils aident à comprendre pourquoi ces régions n'ont jamais pu être très peuplées.

Une analyse plus fine des données recueillies permet d'introduire certaines distinctions qui découlent du caractère hétérogène de la population (fig. 52 et 53). La situation démographique n'est en effet pas la même à l'intérieur des deux groupes ethniques : celui des Yombé et celui des « allogènes ». Dans le premier, le nombre des jeunes est nettement plus faible que dans le second : 43,6 % et 46,5 % ; mais c'est surtout la répartition des adultes de sexe masculin qui diffère. Chez les Yombé, les adultes jeunes de sexe masculin sont en très fort déficit — 9 % seulement de la

1. A. ROMANIUK, *L'aspect démographique de la stérilité des femmes congolaises*, Édit. de l'Université, Léopoldville 1961, 40 p., tableaux, graphiques. Nous n'avons pas à rechercher ici les causes de cette stérilité, bien plus élevée que la stérilité physiologique normale ; elles sont du ressort de la médecine et de la sociologie, Bornons-nous à évoquer le rôle possible des maladies vénériennes, des mariages trop précoces qui entraînent des fausses couches chez la jeune femme, ou l'union de celles-ci avec des époux avancés en âge. Cette stérilité est fréquemment la cause de divorces.

population totale — et même l'excédent féminin des classes correspondantes n'arrive pas à leur redonner la supériorité sur la catégorie plus âgée. Le creux est donc très accentué dans la pyramide des âges, au moins du côté masculin, entre 20 et 39 ans (taux de masculinité : 598 ‰). Ce n'est

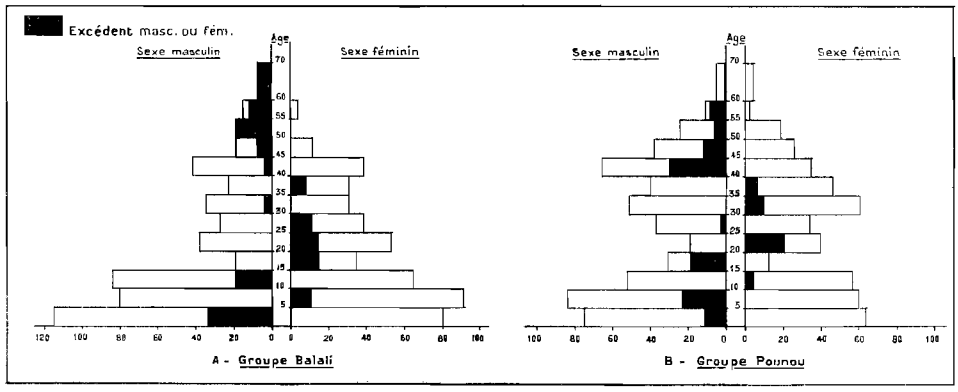


FIG. 52. — Pyramide des âges de deux groupes ethniques dans les centres ferroviaires.

donc pas vers les gares qui se dirigent les jeunes Yombé en quête d'un emploi : on a noté plus haut que 95 % des Yombé de Pointe-Noire ont moins de 40 ans ; ceci explique donc cela.

Par ailleurs, il n'est pas possible de trouver une différence constante dans le domaine de la natalité, entre les habitants des quartiers « autochtones » et ceux des autres quartiers. Tantôt ce sont les seconds dont le dynamisme démographique paraît le plus fort, comme à Mvouti, où le taux de natalité générale est de 45,9 ‰ à Mvouti-Village contre 53,5 ‰ ailleurs, tantôt l'inverse

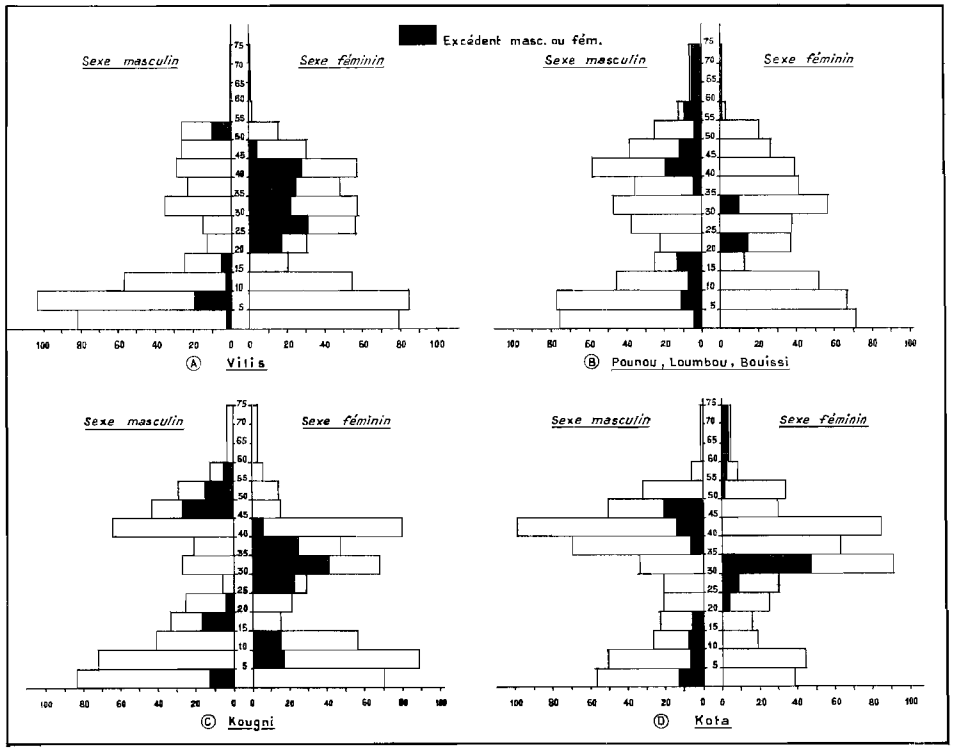


FIG. 53. — Pyramide des âges de quatre groupes d'immigrés dans les gares du Mayombe.

se produit, comme à Holle (respectivement 50,9 ‰ et 31,8 ‰). Cependant, en ce dernier cas, intervient la présence d'un nombre important de Vili, groupe ethnique à natalité presque toujours élevée. Il est vrai que ces données portent sur une année seulement et que des facteurs particuliers ont pu jouer un rôle dans un sens ou dans l'autre ; des observations plus longues et plus systématiques pourraient seules entraîner une certitude.

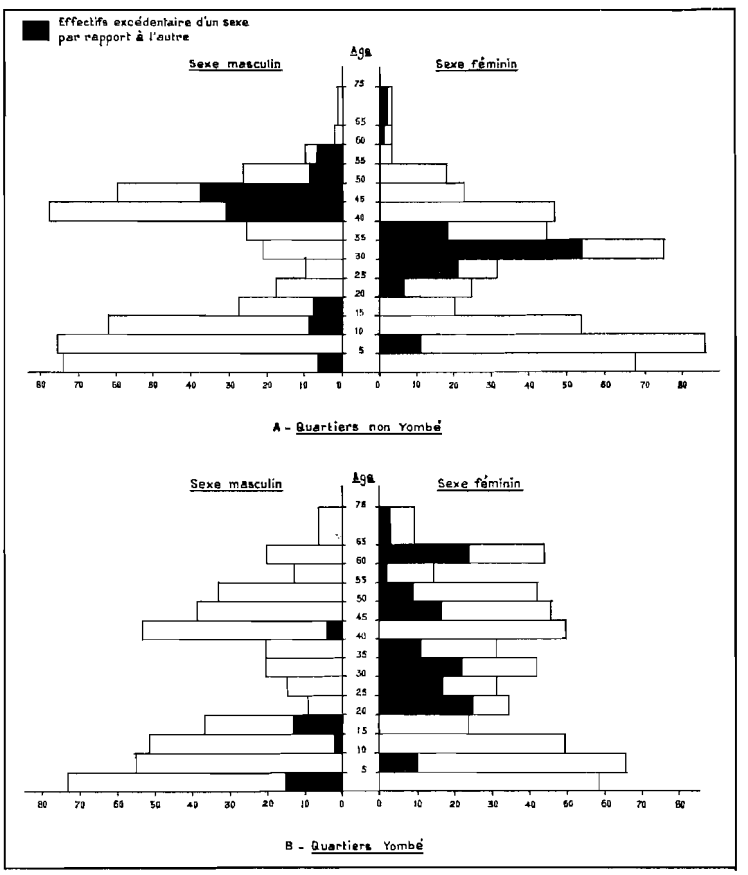


FIG. 54. — Les Saras : structure démographique de la population (pour 1 000 habitants).

Cependant, à l'intérieur même du groupe des immigrés « allogènes » certaines distinctions peuvent être faites. Elles découlent surtout des raisons de leur présence. Ainsi, sur la figure 52 des différences apparaissent entre les Balali et les Pounou. Les premiers étant surtout de petits fonctionnaires sont venus à la suite d'une nomination ; ils sont peu nombreux (300 environ) et relativement jeunes : les plus de 40 ans ne représentent pas 15 % du total. Il n'y a pas de creux marqué chez les adultes jeunes, et de ce fait, le nombre des enfants est très élevé ; la pyramide des âges repose sur une base bien étalée, et l'on constate sans surprise que les moins de 20 ans forment 56,9 % du groupe. On retrouve dans ce cas les caractères démographiques d'une catégorie socio-professionnelle bien particulière qui, dans les agglomérations semi-urbaines, constitue souvent un quartier à part[1].

Au contraire, le groupe Pounou (Pounou, Loumbou, Bouissi) est formé presque exclusivement de salariés anciens ou récents, venus pour être travailleurs manuels. Leur moyenne d'âge est nettement plus élevée, les adultes âgés sont bien plus nombreux (22,2 % au lieu de 13,9 %

1. Le « quartier du Poste ». Cf. P. VENNETIER, *Les hommes et leurs activités..., op. cit.*, p. 156.

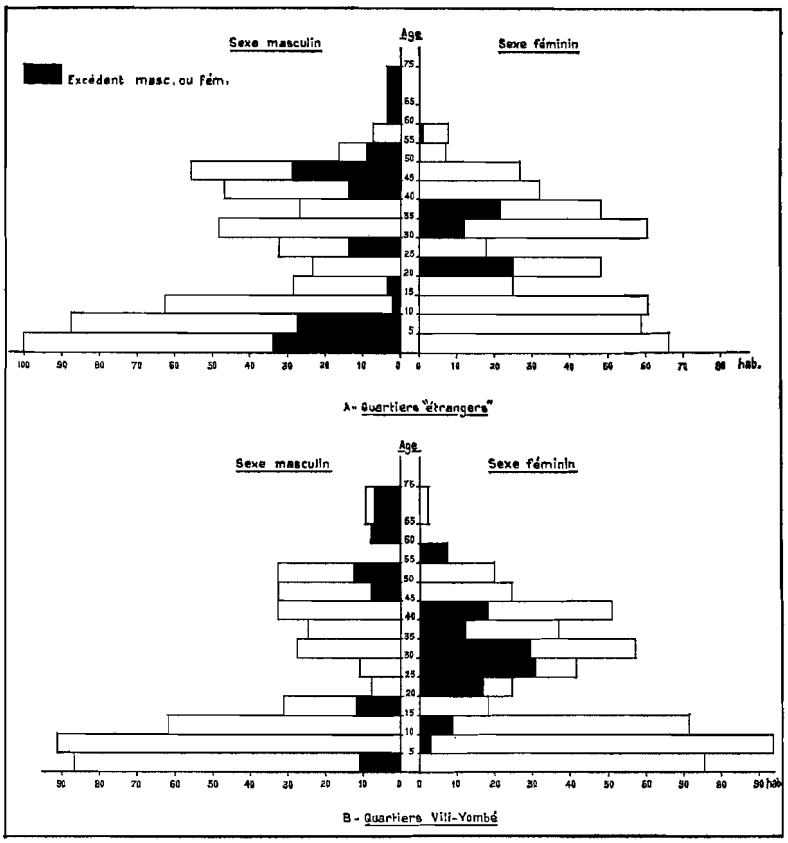


FIG. 55. — Holle : structure démographique de la population.

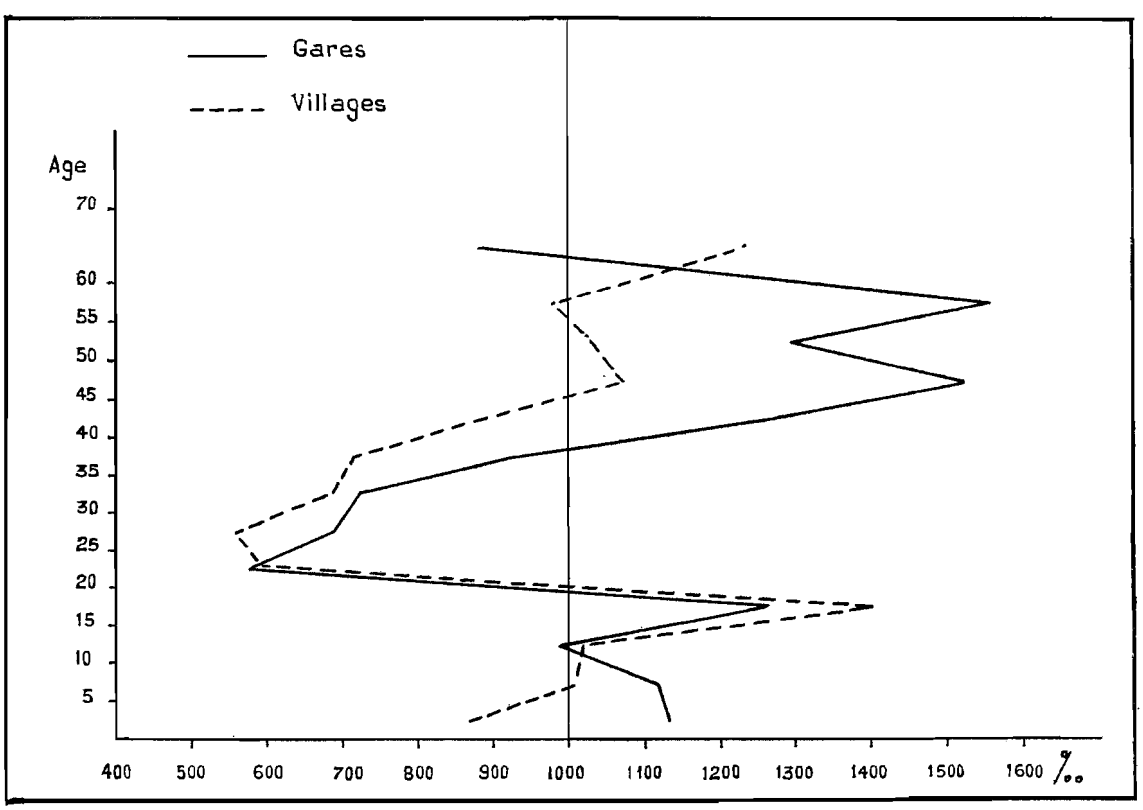


FIG. 56. — Les variations du taux de masculinité dans le Mayombe, selon les catégories d'âges.

chez les Balali). Chez les adultes, effectifs masculins et effectifs féminins sont loin d'être équilibrés : le taux de féminité, entre 20 et 59 ans, est 819 ‰ ; la proportion des jeunes s'en trouve réduite : 43,5 % de moins de 20 ans. C'est à des constatations du même genre que conduit l'étude des autres groupes (Téké, Kougni, Mbochi, etc.), tous éléments d'une vague migratoire répondant à des besoins en main-d'œuvre qui se sont fait sentir momentanément ; lorsque s'est produit le déclin des activités économiques régionales, les gares ont joué le rôle de noyaux de cristallisation autour desquels sont venus s'agglomérer des éléments dispersés. Une situation démographique normale aurait pu alors lentement s'établir, avec la fixation et la reconstitution de familles complètes ; mais d'une part les événements sont encore trop récents pour que l'évolution se soit poursuivie jusqu'à son terme ; d'autre part, les nouveaux centres ferroviaires sont incapables d'attirer ou de retenir la fraction la plus jeune des adultes. La grande ville est trop proche et commode à atteindre : c'est à Pointe-Noire seulement qu'a pu naître et se développer un puissant et dynamique mouvement démographique.

LES CARACTÈRES DÉMOGRAPHIQUES DE LA POPULATION URBAINE

La population de Pointe-Noire, comme celle des agglomérations ferroviaires, est encore aujourd'hui formée en majorité par des immigrés. Ceci tient à la fois au caractère récent de la ville, et à l'apport permanent d'éléments nouveaux. L'aspect humain que présente désormais le monde urbain, est l'aboutissement d'une évolution qui s'est poursuivie depuis une quarantaine d'années, et continue sous nos yeux. Si l'étude des caractères démographiques des régions rurales nous donne une idée de ce que peuvent être ceux de la ville, cette connaissance n'est pas suffisante. En effet, le groupe des citadins est bien constitué, pour partie, d'une « sélection » qui s'est opérée dans tous les villages ; mais ce groupe poursuit une évolution qui lui est propre, et acquiert de ce fait des caractères spécifiques. En outre, l'étude de la colonie européenne doit être faite, en dépit d'une documentation rare et incertaine.

A. LA POPULATION AFRICAINE DE POINTE-NOIRE

Dans sa très grande majorité, la population africaine de Pointe-Noire est rassemblée dans l'agglomération nord-est, très couramment appelée « la Cité » ou « le Village ». Une fraction encore faible, quoique d'importance croissante, réside à présent dans les anciens quartiers « européens » : il s'agit presque toujours de fonctionnaires qui, par suite de l'africanisation des cadres, ont succédé à leurs collègues français à partir de 1959-1960. Cette situation les fait échapper aux recensements officiels ; mais cette omission ne saurait cependant avoir une influence notable sur les résultats définitifs.

1. L'évolution numérique de la population.

Il n'est pas possible de suivre avec régularité la croissance numérique de la population ponténégrine : les documents sont inexistants avant 1928, et leur valeur est douteuse de 1928 à 1948. Néanmoins, on peut approcher la réalité en étudiant l'importance des contingents successifs d'immigrants. Un tel travail a été effectué par J.-L. Lierdeman à partir du recensement qu'il a effectué au début de 1962[1]. Grâce aux résultats qu'il a obtenus, et à la courbe que nous avons tracée à l'aide de tous les chiffres retrouvés dans les archives (fig. 57), les trente-cinq dernières années peuvent être divisées en plusieurs périodes.

1. J.-L. LIERDEMAN, *Analyse socio-démographique de la population africaine de Pointe-Noire* (Bibl. *in fine*).

Jusqu'en 1935, la population de Pointe-Noire augmente lentement : la ville est alors en pleine période de construction, et son activité économique interne est réduite. Les habitants sont surtout des travailleurs, et l'on compte environ 8 500 personnes, dont le ravitaillement, disent certains textes, n'est pas toujours aisé. Entre 1935 et 1945 se place une période de stagnation : l'installation du port et de son équipement dure de 1934 à 1942, mais la guerre éclate, qui bientôt coupe l'Afrique Équatoriale de la métropole : en 1941, il reste moins de 5 000 habitants africains dans la ville. Cependant, après cette date, les événements politiques et militaires lui redonnent une certaine activité, et au retour de la paix, un dénombrement trouve 8 970 habitants, chiffre qui sera « reconduit » pendant deux ans, sur la foi des déclarations faites par les chefs de quartiers. Nul ne se fait alors d'illusions quant à l'exactitude de ce résultat. Dans un procès-verbal de passation

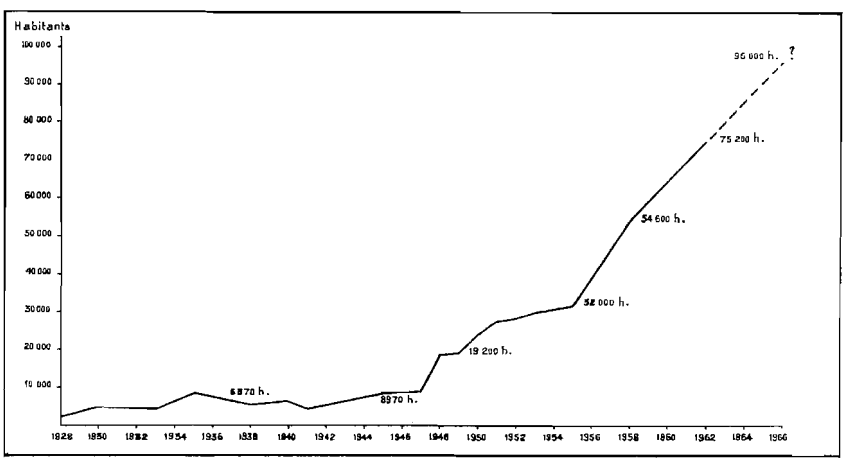


FIG. 57. — Évolution de la population africaine de Pointe-Noire.

de service datant de juin 1948, le chef de l'agglomération écrit pour son successeur : « Ces chiffres n'indiquent que les sédentaires définitivement fixés à la Cité. Il y a lieu d'ajouter à ces totaux le nombre de travailleurs régulièrement recensés dans les villages environnants et qui rentrent le samedi dans leur famille ; les gens des districts environnants également régulièrement recensés, et les gens de passage. On peut estimer à environ 18 000 personnes, hommes, femmes et enfants, la population réelle. »

Le recensement de 1949, qui trouve 19 200 habitants, ne fait donc que constater officiellement une croissance qui s'était produite au cours des quatre ou cinq années précédentes. Le contingent annuel d'immigrés était alors, semble-t-il, d'environ 2 000 personnes, et ce rythme va se maintenir jusqu'en 1951-1952, date après laquelle s'enregistre un temps d'arrêt. Il semble que pendant quelques années, Pointe-Noire perde une partie de son pouvoir d'attraction : les ruraux continuent bien de venir s'y installer, mais l'augmentation est nettement moins rapide, parce que l'économie urbaine est en difficulté après la période de transfert du gouvernement et des services centraux (1949-1959) et le « boom » local qui en a résulté. En 1955 Pointe-Noire a 32 000 habitants. La croissance ne s'accélère qu'ensuite, lorsque les projets de barrage sur le Kouilou font l'objet d'études poussées et de commentaires officiels fréquents et optimistes. Ce sont alors 4 000 personnes qui s'installent chaque année. Le recensement de fin 1958 trouve 54 600 habitants (gain de 22 000 personnes en trois ans et demi, mais il faut faire la part d'un fort accroissement naturel).

La période 1958-1962 voit se poursuivre cette augmentation, de façon presque aussi rapide. En trois ans et demi à nouveau, Pointe-Noire atteint le chiffre de 75 200 résidents permanents, auxquels il convient d'ajouter plus de 1 700 visiteurs en résidence temporaire, mais parfois de longue durée. Au cours de la seule année 1961, sont arrivés 6 000 nouveaux citadins et « 1962 devait

en voir arriver plus de 8 000, si la cadence des premiers mois se maintenait »[1]. Depuis cette date, aucune enquête n'a fourni de données chiffrées ; on peut cependant constater que de nouveaux quartiers se sont développés, qui occupent des étendues considérables. S'agit-il de quartiers de desserrement, bâtis par des gens qui ont quitté les vieux quartiers pour s'installer « chez eux » plutôt que d'être hôtes ou locataires ? S'agit-il au contraire de constructions faites par des immigrés récents ? Il est à remarquer que le marché du travail a subi une crise sérieuse dans certains secteurs de l'emploi, avec la mise en sommeil des projets de barrage, le départ des militaires français et un ralentissement des affaires. Mais, d'autre part, des travaux d'urbanisme importants ont été mis en route (assainissement, bitumage, drainage, construction...), de petites entreprises se sont ouvertes ou étendues (industries métallurgiques et du bois), le port a manipulé toujours davantage de marchandises et des agrandissements sont en cours. L'équipement d'un gisement de potasse, à 35 km de la ville, augure bien de l'avenir. Il est donc très probable que l'immigration n'a pas cessé au cours des quatre dernières années.

Quelle peut être la population de Pointe-Noire en 1966 ? La composition de celle-ci entraîne une forte natalité en même temps qu'une mortalité plus faible qu'ailleurs (majorité de moins de 40 ans) ; le croît naturel est donc particulièrement élevé : par sa seule action, la ville compterait à présent quelque 85 000 habitants. Mais on voit mal pourquoi l'immigration se serait brutalement arrêtée, alors qu'il n'en a jamais été ainsi dans le passé, même pendant les périodes de difficultés économiques. On peut cependant admettre comme vraisemblable que le flux migratoire le plus important, celui des Vili, ne pourra continuer de croître comme il l'a fait jusqu'à présent. Nous savons que la population rurale du pays Vili a tout juste maintenu ses effectifs, depuis une vingtaine d'années, c'est-à-dire que les naissances ont compensé apparemment tant les décès que les départs. Mais cette saignée permanente ne se poursuivrait pas sans amener une baisse de la natalité, qui paraît déjà amorcée. Si l'exode rural doit se poursuivre au même rythme, soit plus de 1 000 personnes par an, c'est à un total dépeuplement de l'arrière-pays que l'on assistera, et dans un délai assez court.

La part des Vili dans les contingents successifs d'immigrés a cependant fortement décru : elle était de 70 % avant 1931, de 50 % entre 1942 et 1946, de 27 % seulement au cours des années 1957-1962[2]. Mais le relais a été pris partiellement par d'autres groupes ethniques, et notamment par les Lari. En conséquence, l'augmentation de population de Pointe-Noire par immigration, depuis 1962, est sans doute supérieure à 10 000 habitants, et il paraît raisonnable de penser que les effectifs des citadins approchent à présent de 100 000 personnes, soit plus du dixième de la population congolaise tout entière.

2. La répartition ethnique et ses modifications.

Au cours de ses premières années de croissance, Pointe-Noire comptait un nombre très important d'étrangers (fig. 58 A) ; un tableau dressé en 1937 en donne une liste regroupant les principales ethnies par pays d'origine. Les plus nombreux (8,8 %) venaient du Congo portugais, Cabinda surtout, et quelques-uns d'Angola, d'ailleurs compris sous l'appellation inexacte de San Salvador. Ils étaient suivis d'assez près par les natifs d'Oubangui-Chari (Baya, Banda, Ngouaka, Yakoma, etc.) dont la plupart étaient venus travailler sur les chantiers du C.F.C.O., et avaient préféré signer un autre contrat avec une entreprise de travaux publics plutôt que de se faire rapatrier, comme ils en avaient la possibilité. Le rapport numérique entre les sexes montre bien qu'il s'agit en majorité d'hommes seuls : le taux de féminité, chez les adultes, n'est que de 323 ‰, et sur 485 personnes, 35 seulement ont moins de 18 ans. Du Congo Belge, étaient venus plus de 460 individus ; il s'agissait en particulier de Yombé, ce qui ne saurait surprendre, mais

1. J.-L. LIERDEMAN, *Analyse...*, p. 100 (Bibl. *in fine*).

2. Les contingents quinquennaux d'immigrés Vili ont été les suivants, depuis 1942 : 3 130 personnes de 1942 à 1946 ; 4 790 de 1947 à 1951 ; 4 574 de 1952 à 1956 ; 5 590 de 1957 à 1961. Pour compenser cette perte, les 24 000 Vili de brousse devraient avoir une natalité supérieure à 46 ‰, et il resterait encore à équilibrer les décès...

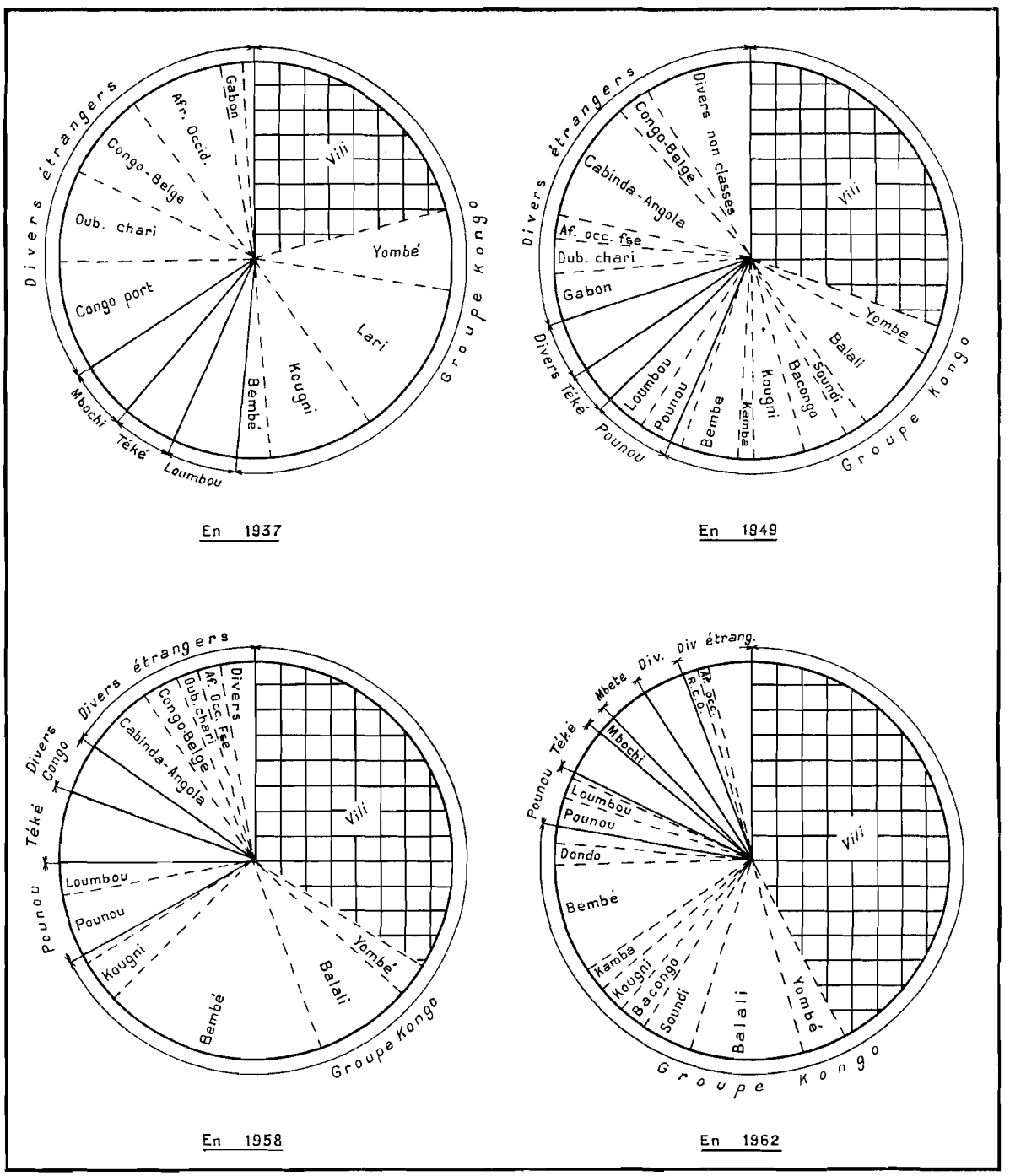


FIG. 58. — Évolution de la répartition ethnique à Pointe-Noire depuis 1936.

aussi de gens arrivant de beaucoup plus loin : Kassaï, Stanleyville... Quant aux Africains de l'ouest, ils étaient soit militaires, soit commerçants Haoussa, soit pêcheurs (Popo). Leur déplacement avait été dans l'ensemble plus familial, et si les femmes se trouvaient moins nombreuses que les hommes, la proportion d'enfants était forte (47,5 %). L'ensemble des ressortissants étrangers constituait ainsi plus du 1/3 de la population urbaine (34,3 %).

Les originaires de la façade maritime congolaise — Vili et Yombé surtout — n'atteignaient pas ce pourcentage. Les premiers étaient 1 340, et la proximité relative de leur point de départ se marquait déjà par un meilleur équilibre entre les différents éléments : 480 femmes pour 1 000 hommes, et 36 % d'enfants. Au contraire, les 400 Yombé étaient presque tous des travailleurs de sexe masculin. Le reste de la population était formé par des Congolais de divers groupes ethniques, parmi lesquels dominait celui des Lari (12,1 %), dont la composition tranche déjà sur celle des

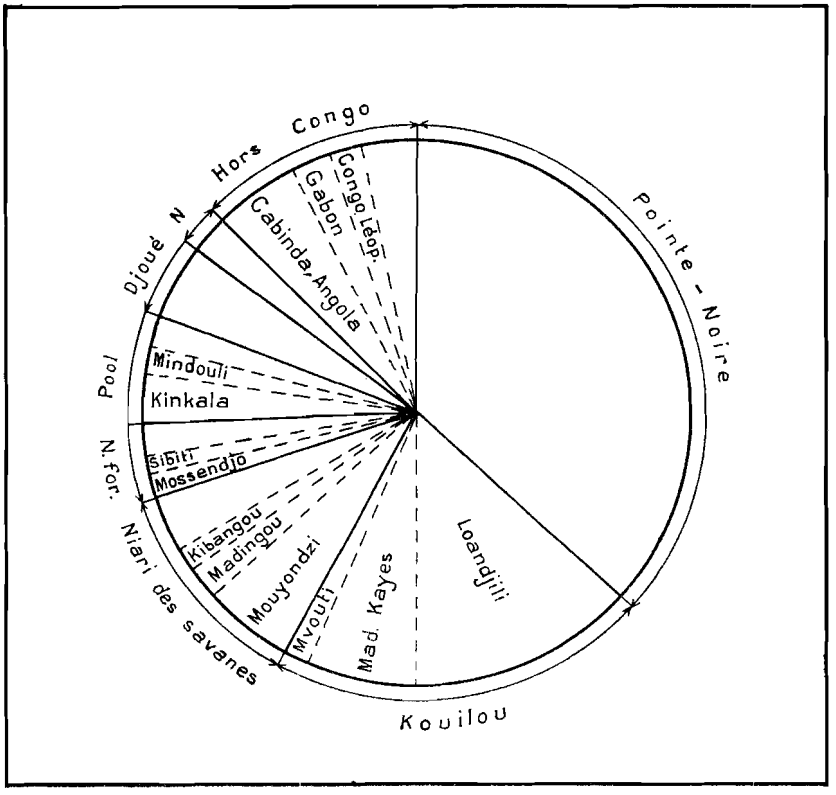


FIG. 59. — Origine de la population africaine de Pointe-Noire en 1962.

autres : comme les Vili, quoique de façon moins nette, les Lari sont là avec femmes et enfants ; il est donc peu probable qu'il s'agisse de manœuvres et ouvriers non spécialisés recrutés temporairement, mais plutôt d'immigrés venus d'eux-mêmes pour profiter de circonstances économiques favorables. Les limites de l'influence exercée par Pointe-Noire dans le domaine démographique apparaissent dès cette époque assez nettement. Elle est forte dans le Niari tout entier, attirant les Kougni (8,5 %), les Loumbou (5,5 %), et dans une moindre mesure les Bembé (3,2 %), davantage sollicités par Brazzaville dont ils sont plus rapprochés. Mais le nord du pays est fort peu représenté : moins de 300 Mbochi, surtout Makoua et Ngangoulou, et autant de Téké auxquels ont été rattachés les Yaka du Niari forestier.

Cette répartition va connaître, au cours des deux décennies suivantes, de très sensibles modifications. Affluant à Pointe-Noire selon un rythme croissant, les Vili finiront par y acquérir une position prépondérante, et elle deviendra en quelque sorte leur capitale, comme Dolisie est celle des Kougni et Brazzaville celle des Lari. Pourtant, la part des autres groupes du Congo sud-occidental ne diminuera pas, et c'est au détriment des « étrangers » que se feront les changements. Leur proportion au sein de la population urbaine passe de 34,2 % en 1937 à 30 % en 1949, 15,3 % en 1958 et enfin 12,5 % en 1962. Elle a dû baisser encore en 1963, après des incidents

raciaux qui, pendant quelques jours, dressèrent la population congolaise contre les minorités étrangères (gabonaise, camerounaise, dahoméenne, etc.) et provoquèrent des départs précipités.

En 1962, date du dernier recensement effectué, les 75 200 habitants de l'agglomération, à Pointe-Noire, comprennent donc un groupe dont l'importance numérique dépasse celle de tous les autres : les Vili constituent 42,3 % de la population, ayant progressé, en un peu plus de trois ans, de 13 300 unités (71,9 %). Cette augmentation rapide est en partie due à l'accroissement naturel par excédent de naissances, mais aussi à l'immigration. On remarque que les femmes sont arrivées en plus grand nombre que les hommes 3 050, contre 2 780, et que ce mouvement général a entraîné vers la ville des gens de tous âges. Le tableau ci-après compare leurs effectifs, à quatre ans d'intervalle, selon les grandes catégories démographiques.

	Année	Moins de 20 ans	20-39 ans	40-59 ans	60 ans et plus	Total
S.M.	1958	5 046	2 728	1 161	100	9 035
	1962	8 366	4 237	1 802	710	15 135
	Différence	+ 3 320	+ 1 529	+ 641	+ 610	+ 6 100
	% accroissement	65,8	56,1	55,2	610	67,5
S.F.	1958	4 498	3 625	1 023	97	9 443
	1962	8 839	5 373	1 693	731	16 636
	Différence	+ 4 441	+ 1 748	+ 670	634	+ 7 193
	% accroissement	88,1	48,2	65,5	653	76,2
Ensemble	1958	9 744	6 353	2 184	197	18 478
	1962	17 205	9 630	3 495	1 441	31 771
	Différence	+ 7 461	+ 3 277	+ 1 311	+ 1 244	+ 13 293
	% accroissement	76,6	51,6	60	631	71,9
% population	1958	52,7	34,4	11,8	1,1	100
	1962	54,2	30,3	11	4,5	100

Il est caractéristique de constater que si l'accroissement du nombre des jeunes a été très fort, il ne l'a pas été, en proportion, autant que celui des vieillards, à peine moins nombreux à venir que les adultes âgés. Cette répartition est assez inattendue : elle est due à la position de Pointe-Noire, au cœur du pays Vili. Quant à la présence d'un excédent de femmes dans le contingent d'immigrés des quatre dernières années, il ne constitue pas un phénomène de « rattrapage », puisque les femmes Vili, dès 1958, étaient plus nombreuses que les hommes. Mais la situation est la même que dans certaines agglomérations ferroviaires, lors de leur formation : le groupe Vili est « fournisseur » d'épouses au bénéfice des autres groupes ethniques, où les hommes se trouvent en majorité.

Les Yombé ne sont à Pointe-Noire que 2 620, mais si leur proportion est restée la même à peu de chose près (3,5 %), ils ont cependant enregistré un gain de 1 100 unités entre 1958 et 1962. Nous avons dit plus haut quelle est la jeunesse remarquable de ces citadins, et l'influence que leur départ avait pu avoir sur la population rurale : le groupe Yombé compte un peu plus de 13 200 ressortissants dans le Kouilou, et 27,7 % d'entre eux sont à Pointe-Noire.

Si près de la moitié de la population urbaine se réclame de groupes ethniques installés sur la façade maritime du Congo, une partie considérable de la seconde moitié relève des différentes « tribus » Kongo qui ont occupé, au cours des derniers siècles, les régions situées entre le Stanley-Pool et l'océan Atlantique. Les Lari (Balali, Bacongo, Bassoundi) ont été présents depuis le début de l'urbanisation avec la plus grande régularité. Leur proportion est passée de 12,9 % en 1949

à 17 % en 1962. Ils ont donc marqué une importante progression, puisque leur colonie a crû, de cette façon, de 2 490 personnes à 12 785, quintuplant ses effectifs.

On peut se demander pour quelles raisons des ruraux, qui habitent dans un rayon de 150 km autour de Brazzaville, et dont les villages sont presque tous en liaison commode avec la capitale, ont malgré tout émigré à 450 ou 500 km de là. Il est fort possible que leur choix ait été influencé par la différence qui existe entre les deux grandes villes dans le domaine économique. Outre le rôle et les fonctions de capitale territoriale, joués par Pointe-Noire pendant une dizaine d'années à partir de 1949, il est indiscutable que cette dernière a fait montre d'un dynamisme économique beaucoup plus accentué : installation d'établissements industriels, croissance du trafic portuaire, début de réalisation du barrage de Sounda. Ce dernier point surtout a constitué un puissant motif d'attraction : même si la construction de grosses usines n'a jamais été qu'un espoir, dans l'esprit de beaucoup, il s'agissait d'être là avant que ne commencent les gros travaux. Le rythme d'arrivée des Lari est à cet égard bien caractéristique, car ils n'étaient encore que 4 238 en 1958 (gain de 70 % en dix ans), et c'est en trois ans et demi qu'ils sont passés à 12 745, réalisant ainsi une progression de 200 %, bien supérieure à celle des autres groupes. Comme la région du Pool, d'où ils viennent, est de loin la plus peuplée du Congo, la pression démographique joue d'autant plus pour accélérer le mouvement migratoire.

Cette pression démographique qui se fait sentir également, quoique avec moins de force, dans la partie orientale du Niari, explique l'importance de la colonie Bembé et Kamba à Pointe-Noire. Mais, pour des raisons inconnues, l'émigration des Bembé dans cette direction est ancienne, et c'est avant 1958 que le mouvement a eu le plus d'ampleur. A cette date, ils étaient 9 800 (Bembé et apparentés, Kamba), et n'ont plus depuis augmenté leurs effectifs de manière importante, puisqu'ils sont à présent 11 000 seulement. Est-ce à dire que l'attraction économique n'a pas joué dans leur cas autant que dans celui des Lari ? C'est peu vraisemblable. Il est probable, plutôt, que le rythme des départs a ralenti au moment où le volume des effectifs ayant quitté la brousse a été tel que la pression démographique s'en est trouvée fortement réduite. Nombreux à Pointe-Noire, les Bembé le sont également à Brazzaville, et depuis 1956-1960, à Jacob[1]. Or, Bembé et Kamba ne sont pas plus de 65 000 en tout, ce qui limite les possibilités d'émigration.

Les Kougni sont parmi ceux dont la colonie urbaine est en diminution. De 2 000 en 1958, ils sont tombés à 1 650 en 1962, mais la différence n'est peut-être pas suffisante pour qu'on y puisse attacher une signification précise. Peut-être certains d'entre eux ont-ils préféré retourner dans leurs villages, si des possibilités d'embauche s'offraient dans la région. C'est là sans doute une raison de la forte régression enregistrée par les Loumbou (Pounou, Loumbou, Bouissi), dont les pertes entre les deux recensements s'établissent à 1 124 personnes. La région d'origine de ces derniers a connu en effet à partir de 1957-1958, un développement rapide de l'exploitation forestière. Depuis 1959, le Niari forestier est même devenu le premier producteur de bois du Congo, dépassant de très loin le Kouilou. Aussi, les offres d'emploi se sont-elles multipliées à Sibiti, Mossendjo, Divénié, etc. La construction de la voie ferrée de la COMILOG (1959-1962) a absorbé aussi beaucoup de main-d'œuvre. L'émigration des Loumbou, qui se faisait depuis trente-cinq ans en direction du sud-ouest s'en est trouvée stoppée, puisque la mise en valeur d'une richesse naturelle abondante leur permettait désormais de travailler sur place, ou beaucoup plus près de chez eux. De ce fait, leur proportion dans la population de Pointe-Noire est tombée de 8 % à 4,3 %.

Les originaires du Nord-Congo n'occupent toujours à Pointe-Noire qu'une place insignifiante (2,3 % de la population totale). Il s'agit surtout de Téké et de Mbochi. Leur nombre est aussi en légère diminution, mais il s'agit de très faibles variations : les uns et les autres n'ont jamais été fortement représentés ici, même avant 1949, lorsque l'éventail ethnique de la ville était plus largement ouvert que maintenant[2]. Parmi les étrangers, ce sont toujours les originaires du Cabinda et de l'Angola qui forment le groupe le plus fort : 3 657 personnes, 4,9 %. La proximité

1. Beaucoup de Bembé s'engageaient chaque année à la S.I.A.N. pour la durée de la campagne de coupe (canne à sucre), puis retournaient dans leurs villages. Mais nombre d'entre eux se sont désormais fixés à Jacob.

2. Le recensement de 1962 a dénombré une cinquantaine d'ethnies différentes ; quatorze ans plus tôt un rapport en cite 127, « dont 76 sont représentées par moins de 10 personnes ».

de leur habitat, les affinités ethniques, continuent à jouer en faveur de leur venue à Pointe-Noire. Les Gabonais (2,4 %) arrivent surtout de Mayumba et Franceville. Dans le premier cas, il s'agit de la région côtière prolongeant vers le nord les « cantons Vili » du Kouilou ; elle appartient au bassin de Pointe-Noire, et la frontière ne correspond à aucun obstacle naturel. Elle est peuplée surtout de Vili et de Loumbou. Dans le second cas, ce que nous avons dit en analysant la situation de 1937 reste vrai (coupure artificielle d'un groupe ethnique par une frontière politique). Mais il y a bien peu de chance pour que les Mbamba, Tsangui, Nzabi, Mbahouin, viennent désormais chercher du travail sur la côte : l'exploitation du gisement de manganèse, l'usine de traitement du minerai, leur en fournissent sans doute suffisamment sur place.

3. Les structures démographiques.

a) Les effectifs masculins et féminins.

La population africaine de Pointe-Noire, de par sa formation, a toujours présenté deux caractères particuliers : un excédent masculin plus ou moins marqué et un âge moyen peu élevé. Mais si le second a peu changé, du fait d'un apport constant d'éléments en majorité jeunes, le premier a évolué de façon permanente, parce que la composition du flot migratoire s'est elle-même modifiée, et que la masse grandissante des enfants nés en ville a joué un rôle régulateur de plus en plus accentué.

En 1937, le taux de féminité générale, ainsi qu'on peut s'y attendre, est très bas : 460 ‰ ; pour les seuls adultes, il descend même à 360 ‰, et ceux-ci forment 78 % de la population. Pointe-Noire est encore une sorte de camp de main-d'œuvre où vivent en majorité des hommes dont deux sur trois sont seuls. Pour que cette situation s'améliore, en se rapprochant de l'équilibre, il faudra attendre assez longtemps : douze ans plus tard, la proportion des adultes (plus de 18 ans) est encore de 72 %, mais les effectifs féminins sont en augmentation, puisqu'il y a désormais plus d'une femme pour deux hommes (560 ‰). On aurait tort cependant de croire que cette évolution est due seulement à une lente reconstitution en ville des ménages de brousse que l'exode rural avait séparés, ou au mariage de nombreux célibataires citadins. En fait, certains textes insistent sur quelques aspects peu encourageants de la situation : « Pointe-Noire offre une situation démographique anormale : trop d'hommes, trop peu de naissances pour une population à la force de l'âge, qui ne se trouve pas assez justifiée par la disproportion entre hommes et femmes. L'instabilité des foyers, les maladies vénériennes, la corruption morale, sont des causes du petit nombre de naissances. Le manque de logements en est une autre, et c'est en s'attaquant à cet aspect du problème qu'on doit pouvoir permettre aux hommes de se faire rejoindre par leurs femmes, et rétablir des conditions normales de vie, aptes à fixer les gens dans une cellule stable »[1].

Cependant, l'arrivée massive des Vili, dans le groupe desquels dominent les femmes, atténue au cours des années suivantes les inégalités les plus accentuées. D'autre part, les familles complètes se font plus nombreuses, et la proportion des adultes diminue. En 1958, la taille moyenne des ménages est à peu près de 4 personnes, et la proportion des adultes (20 ans et plus) est pour la première fois inférieure à la moitié de la population : 49,3 %. Mais l'équilibre entre les deux sexes n'est toujours pas atteint, puisque sexe féminin et sexe masculin comptent respectivement 20 024 et 25 549 personnes (taux de féminité : 877 ‰). Si l'on s'en tient aux seules classes adultes, la différence est naturellement plus grande encore : le taux de féminité est de 804 ‰. Seuls de tous les groupes ethniques, les Vili présentent dès ce moment des caractères opposés, et avec un excédent féminin très net : 4 745 femmes et 4 029 hommes.

En 1962, l'évolution arrive presque à son terme, puisque le taux de féminité, calculé sur l'ensemble des effectifs citadins, est de 964 ‰. Mais, comme il a continué d'arriver un peu plus d'hommes que de femmes adultes, au-dessus de 20 ans, le déficit féminin se fait toujours sentir,

1. J. Perilhou, *Étude sur l'évolution du Kouilou, de 1938 à 1949*, Rapport manuscrit au Gouverneur Général de l'A.E.F., juin 1950.

et on trouve seulement 15 000 femmes pour 17 430 hommes (862 ‰). L'amélioration par rapport à 1958 est indiscutable, mais l'équilibre complet ne pourra s'établir, tant que la croissance de la ville sera due en partie à l'arrivée d'immigrés venant d'autres régions que la façade maritime. Les contingents annuels de nouveaux citadins comprennent en effet toujours plus d'hommes que de femmes, bien que l'écart se soit progressivement réduit, et qu'il ait été peu important au cours de la période quinquennale précédant le recensement (1957-1962) : 10 332 personnes du sexe masculin, 10 269 du sexe féminin, soit un taux de masculinité de 1 066 ‰ (3 549 ‰ avant 1932 ; 2 124 ‰ en 1932-1936 ; 1 272 ‰ en 1947-1951). On sait que l'exode rural chez les Vili est à dominante féminine depuis assez longtemps, mais il est remarquable qu'un caractère identique tende à s'établir pour d'autres groupes ethniques, par exemple les Bembé, les Pounou, les Lari. Ce phénomène de « rattrapage » est normal, et il a été constaté ailleurs, notamment à Brazzaville ; il ne se fera sentir que plus tard dans la ville toute récente qu'est Jacob.

b) La structure par ages de la population.

La population de Pointe-Noire est constituée par deux groupes entièrement différents dans leur origine et dans leur structure démographique : celui des immigrés anciens et récents, comprenant une majorité d'adultes, et celui des natifs de Pointe-Noire, composé presque exclusivement de jeunes. Cette distinction fondamentale permet de saisir à la fois les caractères démographiques actuels, et le sens dans lequel ils risquent d'évoluer.

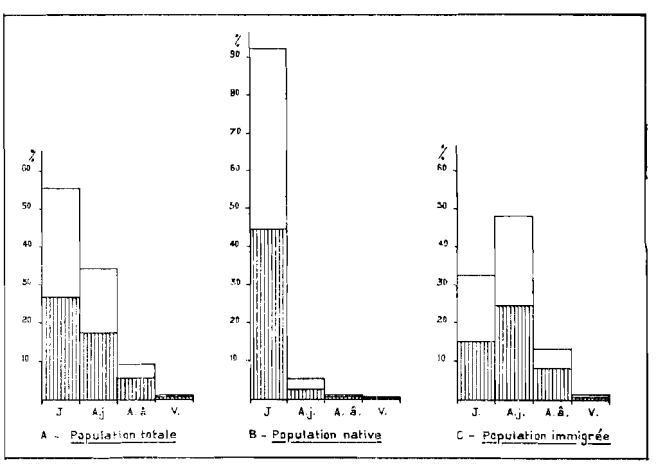


Fig. 60. — Population africaine de Pointe-Noire : grandes catégories d'âges.

La figure 60 donne un premier aperçu des traits généraux de ces groupes. Les natifs de Pointe-Noire ne peuvent compter dans leurs rangs qu'un nombre infime de vieillards, et guère plus d'adultes âgés : il s'agit de survivants des quelques petits villages qui occupaient le fond de la baie avant 1920 (village de pêcheurs de Djindji, village d'André Loèmba, etc.), ou des enfants des manœuvres et employés qui travaillaient au début du siècle dans les maisons de commerce installées en ce lieu. La fondation de la ville remontant à une quarantaine d'années, les natifs de Pointe-Noire appartiennent presque tous à deux catégories : jeunes et adultes jeunes. Mais en fait, la poussée maximum de l'immigration s'étant produite après 1945, les quelque 5 000 à 6 000 habitants installés avant ces dates n'ont pu avoir qu'un nombre restreint d'enfants qui ont aujourd'hui plus de 20 ans (surtout si l'on se rappelle que la désorganisation familiale entraînait une faible natalité). Ainsi, les moins de 20 ans présentent-ils une prépondérance écrasante, avec 92,3 % de la population totale ; la répartition entre les deux sexes s'y montre équilibrée, puisque reflétant la sex-ratio et les effets de la mortalité qui n'a aucune raison d'être sélective. La figure 61 confirme cette impression générale : la pyramide des âges est celle d'un groupe humain extrêmement jeune, où les moins de 5 ans constituent à peu de chose près la moitié des effectifs (49,3 %).

La population immigrée présente au moins un point commun avec le groupe précédent : le petit nombre de vieillards ; il est évident qu'à plus de 60 ans, on ne vient plus en ville chercher du travail, ou même se faire héberger, et que des considérations matérielles et psychologiques retiennent les gens âgés dans leurs villages : assurance de la nourriture quotidienne, attachement aux lieux où ils ont vécu. Mais l'opposition est totale dans les trois autres catégories. La plus importante est celle des adultes jeunes, avec 48,4 % du total. C'est là une conséquence du caractère

récent de l'immigration et du volume croissant de son flot. Dans celui-ci, dominent les gens dans la force de l'âge, puisque le motif essentiel de leur venue en ville est la recherche de travail. Confirmant ce que nous avons constaté plus haut, les femmes se trouvent à peine moins nombreuses que les hommes. Il est probable que ce quasi-équilibre est un caractère acquis depuis peu : les données dont nous disposons pour 1958 ne coïncident pas terme pour terme, mais par exemple, parmi la population immigrée à cette date, le taux de masculinité entre 15 et 40 ans dépassait encore1 350 ‰. La part modeste des adultes âgés — 13,2 % — n'est pas surprenante : elle ne se fera plus grande que dans quelques années, lorsque les immigrés de 1950-1962 auront vieilli sur place ; mais il ne faut pas oublier qu'au-delà de 40 ans, la mort opère des prélèvements de plus en plus lourds. Les effectifs d'adultes âgés ne sont guère étoffés au-delà de 50 ans (fig. 61 A). Il apparaît aussi un excédent général, dans toutes les tranches d'âges, en faveur du sexe masculin (8,2 % d'hommes, 5 % de femmes).

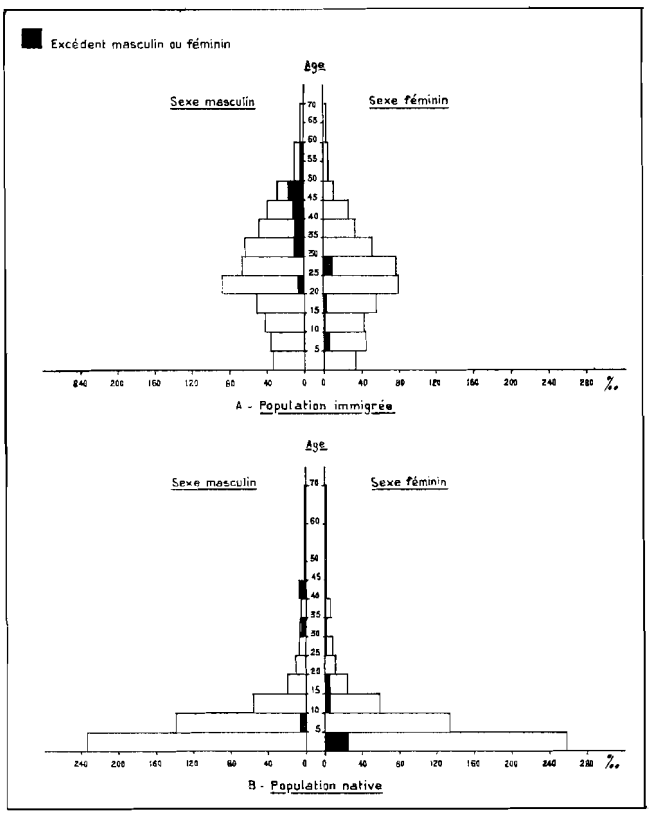


FIG. 61. — Population native et population immigrée à Pointe-Noire : pyramide des âges.

Enfin, les moins de 20 ans ont pris une place assez grande dans le mouvement migratoire. S'il n'est pas surprenant de voir arriver des jeunes gens, et surtout des jeunes filles de 15 à 19 ans, force est bien de constater qu'au cours des dix ou quinze dernières années, beaucoup d'enfants en bas âge sont venus avec leurs parents. Le phénomène ressort très nettement sur la figure 62 : dans les contingents d'immigrés jeunes, la proportion des moins de 5 ans croît depuis 1937, au point d'atteindre environ 15 % chez les garçons comme chez les filles. Ceci ne laisse pas de place au doute : ce sont désormais trois fois sur quatre des familles au complet qui s'installent en ville, soit que tous leurs membres arrivent en même temps, soit que le mari précède de fort peu sa femme et ses enfants. Par contre, entre 15 et 20 ans, les venues se sont faites plus rares chez les garçons, tandis qu'elles se maintiennent au même niveau chez les filles, qui très souvent, d'ailleurs, sont des femmes mariées[1].

La pyramide d'âges de la population immigrée fait apparaître la prépondérance des 20-25 ans, parmi lesquels les hommes sont en léger excédent. La situation est inverse pour la tranche supérieure, mais c'est la seule exception : partout ailleurs, les femmes sont les

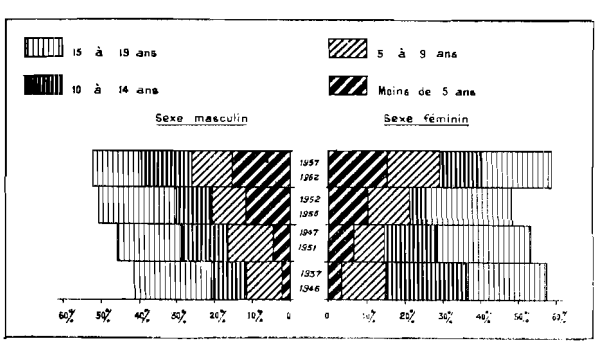


FIG. 62. — L'immigration des moins de 20 ans à Pointe-Noire depuis 1937.

1. Plus de 80 % des femmes de 15 à 19 ans sont mariées.

moins nombreuses : entre 30 et 60 ans, la différence porte sur 2 440 personnes ; elle ne pourra être comblée que lentement.

Population native et population immigrée ne représentent pas des effectifs équivalents, mais respectivement 36,4 % et 63,6 % de la population urbaine. Ces proportions tendent à s'équilibrer peu à peu, puisqu'elles étaient seulement de 25-75 % en 1958 et de 10-90 % vers 1950. Mais les caractères de l'un et l'autre groupe étant très différents, l'ensemble de la population garde la marque particulière de chacun d'eux (fig. 60 A et 63). On relève tout d'abord la place tenue par les jeunes (55,6 %) et qui se traduit par une base extrêmement large ; c'est un fait d'observation

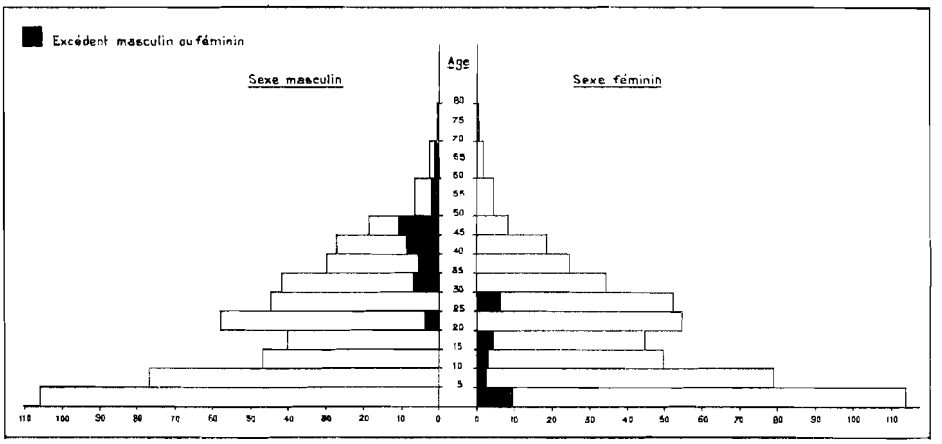


FIG. 63. — Population africaine de l'agglomération nord-est, à Pointe-Noire : pyramide des âges (pour 1 000 habitants).

aisée, que la présence permanente de groupes d'enfants dans les rues de la ville : ceux de 1 à 4 ans forment plus du 1/5 de la population totale (22,4 %) ! Cependant, la pyramide se rétrécit assez vite jusqu'à 15 ans, indice d'une mortalité infantile et juvénile qui reste élevée. C'est entre 15 et 20 ans que les effets du courant d'immigration commencent à se faire sentir : les apports extérieurs gonflent les effectifs de cette classe, surtout du côté féminin, en léger excédent (10,7 % en plus).

Au-dessus de 20 ans, commence une autre pyramide, qui est presque exclusivement celle des immigrés, et qui forme une sorte de large « chapeau » posé sur la première. Elle s'étale surtout au niveau des adultes jeunes (33,9 %), dont nous avons constaté l'absence aussi bien dans les villages que dans les agglomérations ferroviaires : la complémentarité des situations est évidente. C'est à Pointe-Noire que l'éventualité d'une offre d'embauche est la plus forte, et il vaut mieux se trouver sur place, afin d'y répondre rapidement. Ces deux premières catégories dominent de très loin la population urbaine, puisqu'elles en constituent les 9/10. Les adultes âgés sont environ 3 600 (9,4 %), et comprennent une majorité d'hommes. Quant aux vieillards, ils sont presque absents (très peu de natifs de Pointe-Noire, très peu d'immigrés). L'indice de vieillesse est donc peu élevé : il y a 2 vieillards pour 100 jeunes[1].

Ce schéma correspondant à l'ensemble de la population doit subir quelques modifications pour s'appliquer à chacun des groupes ethniques (fig. 64). La structure démographique de ces derniers est en effet fonction de plusieurs facteurs : ancienneté de l'arrivée à Pointe-Noire, qui a permis ou non le développement d'une large base de « natifs », composition du flot des immigrés (équilibre ou déséquilibre entre les sexes), etc. En général, les immigrés d'origine lointaine comportent un pourcentage plus élevé d'adultes jeunes — 40,5 % chez les Mbochi, par exemple ! — parmi lesquels le sexe masculin est en très fort excédent ; au contraire, il y a nettement moins d'adultes

1. Le chiffre réel doit être légèrement supérieur, car parmi les personnes d'âge indéterminé, qui n'ont pu être classées dans l'une ou l'autre catégorie, se trouvent certainement bien plus de vieillards que de jeunes.

âgés et très peu de vieillards (0,3) % chez les Bembé. La proportion de jeunes est quelquefois exceptionnellement élevée — Bembé : 63,3 % ; Lari : 56,7 % — sauf lorsque le nombre des femmes adultes est trop réduit, comme chez les Mbochi ou les Pounou. Mais cette situation est certainement provisoire, et il y a de fortes chances pour qu'elle se régularise peu à peu, en même temps que se produira une lente fusion des éléments d'origines diverses.

La prépondérance écrasante des moins de 40 ans donne à la population citadine un caractère de grande jeunesse : un peu moins de 20 ans en moyenne ; mais les inégalités de répartition entre

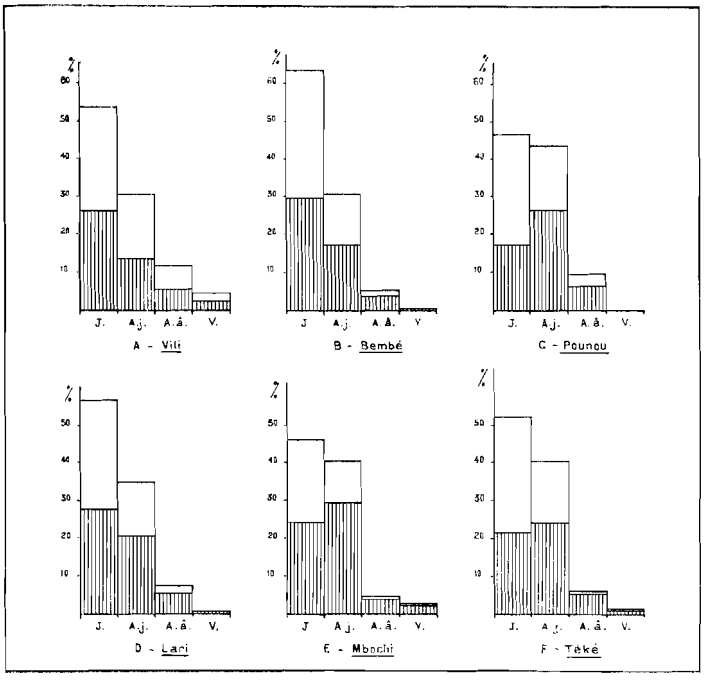


FIG. 64. — Structure démographique de quelques groupes ethniques, à Pointe-Noire.

les deux sexes — excédent féminin au-dessous de 35 ans, excédent masculin au-dessus — entraînent des variations de l'âge moyen : il est de 20 ans et 10 mois pour les hommes, de 19 ans et 6 mois pour les femmes. Comme la masse des moins de 20 ans est appelée à augmenter, il s'abaissera probablement encore au cours des prochaines années, quoique modérément, car la pyramide des âges va d'autant plus s'étoffer vers son sommet, que les conditions urbaines d'existence prolongent davantage la vie des individus.

Le dynamisme démographique est très grand ; quelques données de mouvement permettent de le saisir. Au cours des douze mois précédant l'enquête de 1962, il a été enregistré 4 180 naissances vivantes, ce qui correspond au taux de natalité générale très élevé de 58,4 $^{0}/_{00}$. Rapportées au nombre de femmes en âge de procréer, elles fournissent un taux global de fécondité de 243 $^{0}/_{00}$. Ces chiffres sont naturellement bien supérieurs à ceux de la brousse ou des agglomérations ferroviaires. Mais cette différence est à mettre en relation avec deux influences majeures : la composition particulière de la population, les conditions générales de vie dans la cité (alimentation plus équilibrée, meilleurs soins). De ce fait, chaque femme met au monde, au cours de sa vie féconde, un nombre élevé d'enfants ; les plus âgées en ont eu en moyenne plus de cinq ; mais on se gardera d'en déduire que les plus jeunes se trouveront dans le même cas : la génération des 15-20 ans, née en ville ou venant d'y arriver, peut fort bien avoir à propos du problème des naissances, une mentalité moins nataliste ou résignée. Confrontés à des difficultés matérielles quotidiennes, mieux informés de ce qui se passe ailleurs, les jeunes couples des citadins commencent à se préoccuper d'une

éventuelle limitation de leur famille, et cherchent à se renseigner. Il y a donc de fortes chances pour que les taux de natalité générale aillent en diminuant dans le milieu urbain, au cours de la prochaine décennie.

Des nuances assez marquées peuvent être relevées d'un groupe ethnique à l'autre. La plus forte fécondité est celle des femmes Vili ; vient ensuite celle des groupes Bembé, Lari, Kougni et Kamba, etc. Il serait hâtif d'en déduire que l'appartenance ethnique est un facteur essentiel ; il faut bien voir que les Vili sont les seuls à présenter une structure démographique à peu près normale, où apparaît même un excédent féminin. La mauvaise structure des autres groupes n'autorise donc pas la comparaison. Cependant, certains facteurs sociaux peuvent ici jouer un rôle, et notamment la durée pendant laquelle les rapports conjugaux sont interdits après la naissance d'un enfant. Moins longue chez les Vili, elle entraîne une fréquence plus élevée des grossesses, qui se succèdent souvent tous les deux ans, au lieu de deux ans et demi à trois ans chez les Lari, par exemple. On constate par ailleurs que le nombre de femmes définitivement stériles est nettement plus faible qu'en brousse : 10 % au lieu de 20 %. Deux raisons au moins peuvent être invoquées : en milieu urbain, beaucoup moins de jeunes femmes sont mariées à des hommes ayant 25 ou 30 ans de plus qu'elles, et surtout, l'âge au premier mariage est de plus en plus reculé ; plus instruites qu'en brousse parce que plus longtemps scolarisées, vivant dans un milieu où leur relative rareté les « valorise », les jeunes filles acquièrent une grande indépendance d'esprit, et se laissent moins facilement marier par leurs parents dès 15 ans, sinon avant[1] ; assez libres de mœurs, elles profitent volontiers des avantages d'une situation où elles sont en mesure d'imposer leurs exigences.

Les données concernant la mortalité sont beaucoup plus difficiles à obtenir ; il s'agit d'un sujet que les intéressés répugnent à aborder, et les résultats des enquêtes directes sont très décevants. En 1962, le taux de mortalité générale n'aurait été que de 10 $^0/_{00}$, chiffre certainement très inférieur à la réalité, même au sein d'une population aussi jeune. C'est donc par des voies d'approche indirectes que les démographes peuvent fournir des estimations vraisemblables : le taux ainsi obtenu s'établit à 34 $^0/_{00}$, correspondant « à une espérance de vie à la naissance de 54, 7 ans, et une mortalité infantile de 110 $^0/_{00}$ »[2]. Cette mortalité infantile apparaît plus forte chez les garçons que chez les filles, mais elle reste très inférieure à celle qui est constatée en milieu rural : de meilleures conditions de vie, les facilités offertes aux mères pour soigner leurs bébés, une éducation plus poussée reçue par les filles à l'école, expliquent assez la différence constatée. L'écart considérable qui existe ainsi entre natalité et mortalité ne peut qu'entraîner une croissance rapide de la population urbaine, même en dehors de toute immigration. Du seul fait d'un bilan positif de la balance naissances-décès, la population de Pointe-Noire a augmenté de 1 800 à 2 000 unités par an depuis 1962 (2,4 % par an). Si l'exode rural reste le principal responsable de l'expansion démographique en ville, l'excédent naturel des naissances joue un rôle qui n'est pas négligeable, et ne peut qu'aller grandissant.

B. LA POPULATION EUROPÉENNE ET ASSIMILÉE[3]

1. L'évolution numérique.

Les documents officiels ayant trait à l'évolution des effectifs de la population européenne et assimilée, à Pointe-Noire, sont peu nombreux et assez imprécis. Ils ne remontent pas à une date antérieure à 1945 : toutes les pièces concernant la période 1925-1945 restent muettes sur ce sujet.

1. Les « lettres ouvertes » paraissant dans les journaux locaux, et les réponses qu'elles entraînent, dont les auteurs sont souvent des jeunes gens et des jeunes filles, sont hautement significatives à cet égard. Les filles semblent vouloir prendre une revanche complète sur un passé où elles étaient considérées comme de simples objets.

2. J.-L. LIERDEMAN, *op. cit.*, p. 102.

3. Il n'existe pas de terme satisfaisant, qui désignerait de façon précise l'ensemble de la population non congolaise : Français de souche, ressortissants d'autres pays européens, asiatiques... Parmi les « assimilés », se trouvent un certain nombre de métis, ainsi que des Congolais, Gabonais, etc., naturalisés Français avant l'indépendance.

Par contre, il existe quelques estimations dont le degré d'exactitude nous échappe, mais qui, portant sur des chiffres faibles, ne doivent pas s'éloigner beaucoup de la réalité : elles émanent des missionnaires installés à Loango, et figurent dans certains rapports envoyés aux supérieurs de la Congrégation. Ainsi, il y aurait eu 280 Européens à Pointe-Noire en 1928, 400 en 1933, 520 en 1935. Ce sont là des effectifs vraisemblables, qui devaient comporter une forte proportion de techniciens, occupés à la construction du chemin de fer et du port, et un nombre beaucoup plus réduit de fonctionnaires et de commerçants. L'augmentation se poursuivit jusqu'en 1940 (750 à 800 personnes). L'armistice, en interrompant les relations entre la métropole et le Moyen-Congo rallié au gouvernement de la France libre le 28 août 1940, marqua un temps d'arrêt dans la progression. En 1945, on comptait cependant 950 Européens, un certain nombre de militaires démobilisés ayant décidé de rester.

Le retour à une situation de paix allait être le commencement d'une croissance assez rapide jusqu'en 1949, puis accélérée encore entre 1949 et 1952. La première période correspond à la mise en place générale d'une infrastructure administrative et sociale, dont le chef-lieu régional profite largement : les effectifs de fonctionnaires s'étoffent, ce qui attire de nouveaux commerçants. En outre, l'activité économique augmente beaucoup, stimulée par les fonds versés au titre du F.I.D.E.S. : une fièvre de construction s'empare de toute la Fédération ; le port et le chemin de fer Congo-Océan doivent faire face à un trafic accru et réclament davantage de personnel. En 1949, la population européenne comprend 1 966 personnes : elle a plus que doublé en quatre ans. Mais c'est justement cette même année que se décide le transfert à Pointe-Noire de la capitale politique du Moyen-Congo, Brazzaville restant seulement capitale fédérale. Cela signifie l'arrivée, dans un délai très court, d'un nombre élevé de fonctionnaires accompagnés de leur famille : en un an, la population bondit de 1 966 habitants à 2 788 habitants (augmentation de 41,8 %). La croissance se fait ensuite beaucoup plus modérée, et le maximum est atteint en 1952, avec 3 210 habitants. A partir de cette date, c'est surtout l'augmentation des effectifs de la base militaire qui marque l'évolution numérique. En 1956, ils se montaient à 600 environ, 1 300 en 1961, et 1 250 à la fin de 1963, tandis que la population civile se maintenait entre 3 000 et 3 300 habitants. Il n'est pas possible d'obtenir un chiffre précis, aucun recensement n'ayant été fait depuis 1956. En principe, tous les non-Congolais doivent avoir une fiche dans leurs consulats respectifs, mais l'immatriculation n'est pas obligatoire, et les responsables estiment que 5 % de la population omet de s'y soumettre. Il est vrai que nombre de ressortissants ne signalent pas davantage leur départ définitif, et ceci compense peut-être cela, du moins approximativement. En 1963, les Français, civils et militaires, auraient constitué une colonie de 4 430 personnes. La population européenne et assimilée de Pointe-Noire devait donc être grosse de 4 500 à 4 600 personnes, en comptant les ressortissants portugais, allemands, etc.

Mais l'année 1964 a vu l'évacuation des troupes françaises, dans le cadre de la réorganisation générale du dispositif militaire en Afrique et en vertu d'accords passés avec les États intéressés. Seuls, une quarantaine d'officiers et de sous-officiers sont restés au titre de l'assistance technique. D'autre part, on a constaté qu'un mouvement de repli se produisait parmi la population civile, en direction soit de la France, soit d'un autre territoire, et dont l'origine était à la fois économique et psychologique : le départ de l'armée a considérablement resserré le marché de consommation (près du 1/3 de la clientèle en moins) ; des boutiques se sont fermées, des firmes ont fusionné, des succursales ont été supprimées, entraînant une réduction de personnel. En outre, l'orientation politique du régime issu de la révolution de 1963 a provoqué certaines inquiétudes, et d'aucuns ont choisi de partir. Enfin, nombre de parents laissent désormais en France leurs enfants d'âge scolaire, solution que rend plus supportable le régime du congé annuel, désormais largement répandu dans les secteurs public et privé. Ainsi, en juin 1965, la population d'extraction française immatriculée dans la circonscription consulaire de Pointe-Noire atteignait 3 210 personnes. Sur ce nombre, combien résidaient en dehors de la ville ? Des groupes de quelque importance n'existaient qu'à Dolisie, Makabana, Loudima, les autres ressortissants étant isolés en brousse (agents des Services forestiers, commerçants, fonctionnaires d'Assistance Technique). L'ensemble ne devait pas dépasser 350 personnes. De ce fait, il paraît peu probable que la population « non originaire »

de Pointe-Noire soit désormais supérieure à 3 000 habitants. La mise en exploitation, dans un avenir prochain, du gisement de potasse de Holle-Saint-Paul provoquera bien la venue de 100 à 150 techniciens, c'est-à-dire de 300 à 500 personnes. Mais pour la plupart, ils résideront sur le chantier même, à 40 km de la ville et non à Pointe-Noire.

2. Origine et structure démographique de la population.

Le recensement officiel de 1956 a donné une répartition très précise des diverses nationalités représentées à Pointe-Noire. A cette date, les Français d'origine métropolitaine étaient 2 677, soit 86,8 % de la population totale. Il convenait de leur ajouter une dizaine de personnes nées hors de France, et une soixantaine d'autres ayant acquis la nationalité française, mais dont la presque totalité avait vu le jour au Congo. Ensemble, ces trois groupes comptaient donc 2 749 personnes (89,2 %). Les Portugais étaient 249 (8,1 %) sur les 444 installés au Moyen-Congo. Leur colonie la plus étoffée était donc ici, les autres se dispersant à Brazzaville (84 personnes), à Dolisie (37) et dans les petits chefs-lieux ou en brousse. Cette position essentiellement côtière est un héritage du passé : premiers venus dans le Royaume de Kongo, les Portugais se sont installés et ont noué de solides liens commerciaux avec le Cabinda, l'Angola et leur patrie d'origine.

Les autres pays d'Europe n'étaient que bien peu représentés. On comptait 17 Suédois (appartenant à la Mission évangélique), une douzaine d'Italiens, quelques Belges, Néerlandais, Suisses, Grecs, etc. Les changements intervenus depuis cette date ne semblent pas très importants. Il est cependant probable que le nombre des ressortissants allemands, danois, néerlandais, a augmenté : leurs pays d'origine sont les plus gros clients du Congo sur le marché des bois, et les firmes importatrices ont leurs représentants et courtiers à Pointe-Noire. Par contre, on peut penser que la rupture des relations diplomatiques et économiques entre le Congo et le Portugal entraînera un certain nombre de départs parmi les citoyens de ce dernier pays ; certes, aucune mesure n'a été prise contre eux, mais ils se sentent en position précaire ; en outre, pour la plupart commerçants, leur approvisionnement risque de devenir difficile dans beaucoup de domaines (conserves, poisson salé, vins, etc.).

L'origine précise des Français de Pointe-Noire mérite d'être étudiée. Elle l'a été de façon exhaustive en janvier 1964, révélant ainsi certaines modifications par rapport à 1956, et surtout une extrême hétérogénéité. La population française peut être divisée en deux groupes inégaux : pour 84,8 %, elle est constituée par des gens qui sont nés dans un département métropolitain, et pour 15,2 % par des gens nés un peu partout dans le monde. Ce dernier groupe est assez caractéristique. Formé de fonctionnaires, mais aussi de techniciens et employés des grandes firmes commerciales, il constitue un noyau dont la vie se déroule presque tout entière dans le monde tropical. Ces Français sont nés à Saïgon, Tananarive, Abidjan, Dakar, Nouméa, et la France est pour eux le pays où l'on passe le congé. Beaucoup se connaissent, pour avoir vécu quelques années ensemble en Côte d'Ivoire, au Cameroun, à Madagascar, puis se sont perdus de vue et retrouvés au harsard d'un séjour. A ceux-là, sont venus se joindre des Français d'Algérie qui, après 1962, se sont repliés sous un climat plus conforme à leur goût que celui de la métropole.

Quant au groupe des originaires de France, une carte permet de situer avec précision leurs lieux de naissance (fig. 65). Il est assez curieux de constater une très grande dispersion : un seul département français, les Hautes-Alpes, n'est pas représenté à Pointe-Noire. Cependant, il existe des zones d'où l'émigration a été nettement plus forte, et qui ne se disposent pas au hasard. Paris, la Seine-et-Oise et le Nord–Pas-de-Calais, sont évidemment des régions très peuplées, et il est normal qu'un nombre plus élevé d'émigrés en soient originaires. Par contre, la position côtière et les activités en partie maritimes de Pointe-Noire expliquent assez la présence d'une forte représentation bretonne (Finistère, Morbihan, Basse-Loire). Ce sont les mêmes raisons qui ont amené ici maints Girondins : les relations de Bordeaux avec l'Afrique Noire sont anciennes et actives. Enfin, la moitié est du littoral méditerranéen (Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes) et la Corse sont également bien représentées ; les Corses ont toujours été nombreux outre-mer dans les services d'administration

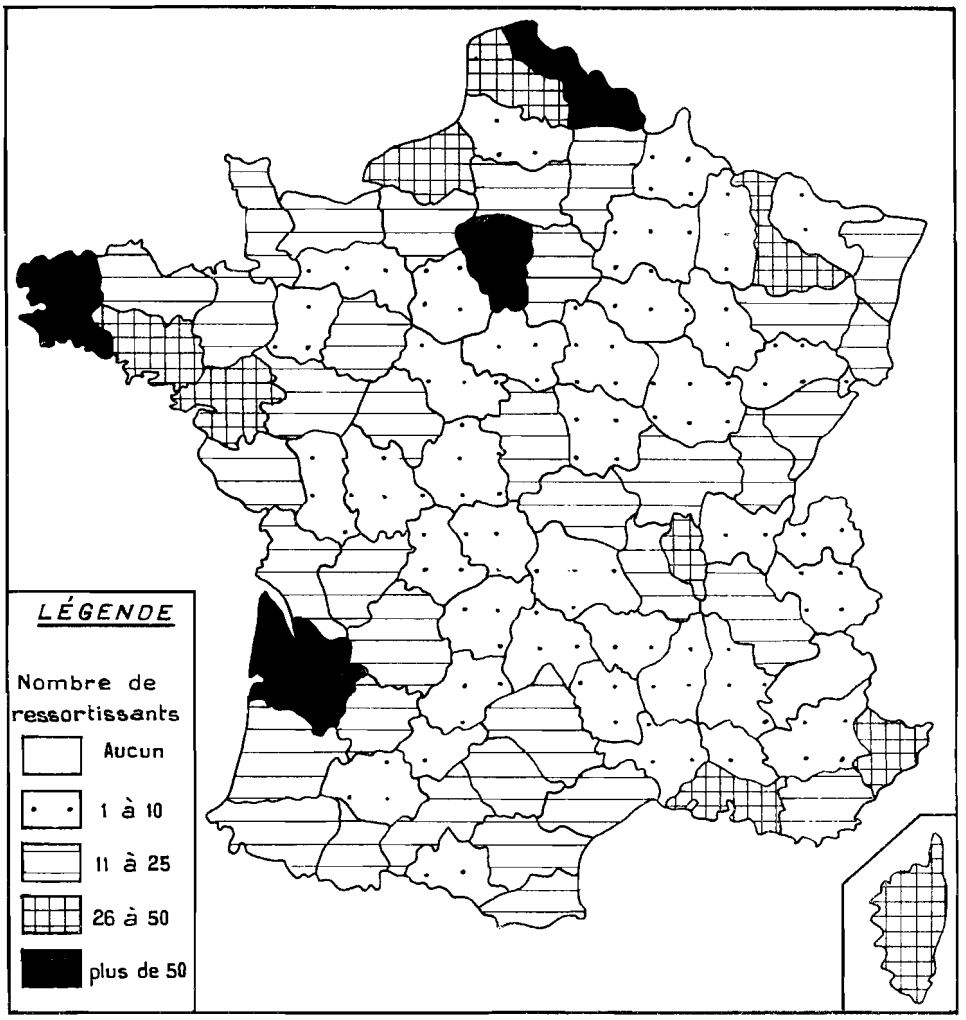


FIG. 65. — Départements d'origine des Français de Pointe-Noire.

générale, les douanes, la gendarmerie, les maisons de commerce, et n'étaient guère menacés dans leur suprématie que par les Antillais.

La structure démographique de la population européenne présente certains points communs avec celle de la population africaine (fig. 66) : n'ont-elles pas toutes deux pour origine un mouvement d'immigration ? C'est ainsi qu'il a toujours existé un fort déséquilibre entre les effectifs des deux sexes. En 1949, on ne comptait parmi les adultes, que 490 femmes pour 1 008 hommes (taux de masculinité : 2 057 ‰), situation qui devait s'améliorer ultérieurement : 1 462 ‰ en 1956, 1 249 ‰ en 1964. Il est vrai que dans ce dernier cas, la disparition de la population « militaire » a modifié sensiblement la situation. L'excédent masculin reste cependant important : 1 149 hommes et 920 femmes. La répartition entre grandes catégories d'âges revêt également quelques caractères originaux. La catégorie la plus nombreuse est celle des adultes jeunes, en dépit

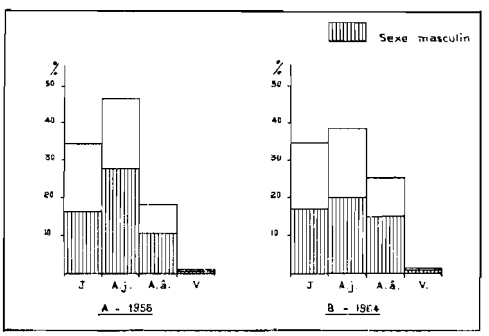


FIG. 66. — Population européenne de Pointe-Noire : structure démographique.

des pertes sensibles enregistrées entre 1956 (46,6 %) et 1964 (38,9 %). Par contre, les adultes âgés occupent une place beaucoup plus grande qu'en milieu africain : le 1/4 de la population totale est formé de gens ayant entre 40 et 60 ans, parmi lesquels les hommes sont en surnombre (6 sur 10). Enfin, on ne rencontre pratiquement pas de vieillards : 1,7 % seulement sont des gens de 60 ans et plus.

La différence fondamentale avec la population africaine réside dans le nombre des jeunes. Leur proportion, faible il y a une quinzaine d'années (21,6 %), a crû progressivement (23,8 % en 1949) pour se stabiliser ensuite : 34,2 % en 1956 et 34,9 % en 1964. Cependant, des modifications sont intervenues. La tranche des moins de 5 ans s'est amenuisée, comme si les parents renonçaient à faire venir ou à garder avec eux les très jeunes enfants. Il ne saurait s'agir en effet d'une baisse de natalité. Sur ce point, nous ne possédons aucune donnée d'ensemble récente, mais lors de l'enquête faite en 1956, on avait calculé un taux de natalité bien supérieur à celui de la métropole : 25,3 ‰.

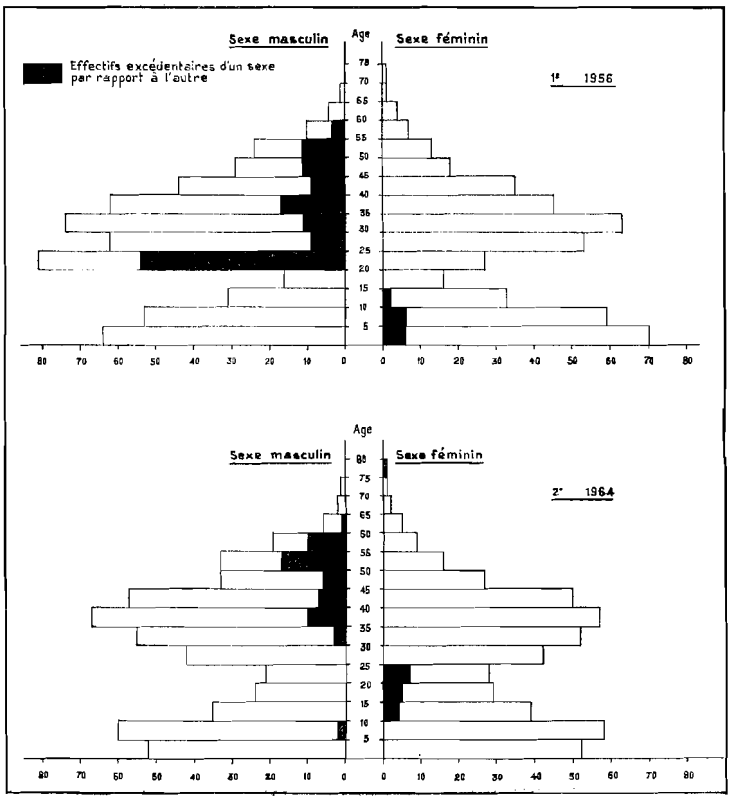


FIG. 67. — Population « expatriée » française de Pointe-Noire : pyramide des âges en 1956 et 1964 (pour 1 000 habitants).

Le taux de fécondité féminine était alors de 106 ‰ à Pointe-Noire, de 136 ‰ à Brazzaville. Ces chiffres sont d'ailleurs normaux, puisqu'ils s'appliquent à des groupes humains dont la composition est particulière, et où dominent les classes fécondes. L'âge moyen de cette population, en 1956, le montre d'ailleurs assez : 25,7 ans (26,8 pour le sexe masculin, 24,5 pour le sexe féminin). A-t-il subi des changements sensibles en sept ans ? Le départ des militaires a sans doute contribué à un certain vieillissement, car l'ensemble de ceux du contingent qui faisaient leur service à Pointe-Noire, pesait d'un poids non négligeable dans les calculs démographiques. Il s'est donc produit un « glissement » qui se perçoit dans la pyramide des âges ; en 1956, si l'on excepte les hommes de 20-25 ans, la plupart des adultes ont entre 25 et 40 ans ; en 1964, ils ont entre 30 et 45 ans (fig. 67) ; peut-être ne s'est-il pas produit de renouvellement par la base ; il existe un important noyau d'anciens Ponténégrins, solidement implantés depuis douze ou quinze ans, sinon davantage, et qui forment l'ossature du secteur privé. Il est fort probable que ces divers caractères ne sont pas spécifiques de Pointe-Noire ; à quelques nuances près, ils définiraient la plupart des groupes humains qui constituent désormais, dans les divers États issus de l'empire colonial, des minorités étrangères plus ou moins étoffées.

DEUXIÈME PARTIE

LE MONDE RURAL

Le monde rural est caractérisé de façon très nette par une dualité psychologique et économique : les pensées et les gestes de toujours, façonnés au cours des siècles par les générations successives, n'ont pas encore eu le temps de s'effacer, et demeurent les témoins vivaces d'une tradition qui se perpétue dans les esprits et dans les cœurs. Mais la pénétration européenne a entraîné l'apparition de valeurs nouvelles, difficilement compatibles avec celles de la civilisation autochtone. La création, en brousse, de plantations industrielles, la diffusion des cultures d'exportation au niveau familial, l'exploitation des ressources naturelles du sol et du sous-sol ont vulgarisé les notions de salaire, d'argent, de revenu monétaire, qui ont fini par se répandre à l'intérieur de la société indigène, et par s'imposer dans une large mesure. Ainsi coexistent deux modes d'existence qui tantôt s'appuient mutuellement, et tantôt s'opposent l'un à l'autre. Mais à terme plus ou moins long, il est évident que le premier est condamné sans rémission par le second.

5

Les campagnes : Aspects traditionnels et formes d'évolution

Malgré leurs effectifs modestes et l'étendue assez restreinte du territoire qu'ils occupent, les groupes humains de la façade maritime du Congo ne vivent pas de façon uniforme. Il existe certes un fonds commun, que l'on peut retrouver aussi chez des millions d'hommes qui, en Afrique Centrale, connaissent encore l'économie de subsistance, et à qui la nature fournit la plus grande partie de ce dont ils ont besoin. Cependant, même à l'échelle régionale, certains facteurs locaux entraînent des différences d'un endroit à un autre : ce sont parfois les traditions et le passé, mais plus fréquemment les particularités du cadre naturel physique, d'autant plus pesantes que l'homme est plus mal armé pour les aménager ou les transformer. Lorsqu'il s'agit de construire une case, de réaliser des cultures vivrières, d'élever des animaux, la forêt n'offre pas les mêmes conditions que la savane, la montagne que les plateaux et les vallées.

Au cours des quatre-vingts dernières années surtout, des changements se sont produits ici ; ils ont précipité l'évolution, en introduisant dans la société rurale traditionnelle des éléments psychologiques et économiques nouveaux. La facilité et la multiplication des contacts entre groupes jadis étrangers les uns aux autres, la naissance de certains besoins, la révélation de certains genres de vie jusque-là inimaginables, ont eu des conséquences importantes dans tous les domaines, et ont ouvert des perspectives inattendues. Mais le monde rural sait résister, abrité derrière la barrière de ses coutumes et de ses habitudes, qui ne se désagrège que lentement. Dans le domaine de la vie quotidienne, le paysan peut bien adopter quelque nouveauté dont il reconnaît l'intérêt : un matériau de construction, un outil, un engin de chasse et de pêche ; mais la sagesse lui commande de ne rien bouleverser : les travaux et les jours du villageois restent, sur bien des points, ceux que ses ancêtres ont connus.

LA VIE EN BROUSSE

La population rurale du Kouilou a pour préoccupation essentielle d'assurer sa propre subsistance, et il ne semble pas qu'elle éprouve de difficultés à le faire. Elle dispose de surfaces cultivables d'autant plus étendues que les habitants sont peu nombreux, et la présence d'une abondante végétation forestière sur une large partie du pays est un gage de relative fertilité, ou du moins de rendements satisfaisants.

Comme partout au Congo, il y a lieu de distinguer les rôles joués respectivement par les hommes et par les femmes dans la production. Celles-ci ont pour domaine presque exclusif l'agriculture vivrière, qu'une coutume ancienne leur laisse en charge. Ceux-là ont une tâche plus légère,

qui explique pourquoi au cours des dernières décennies, les entreprises européennes ont pu trouver sur place une partie de leur main-d'œuvre, sans que soit compromise la production agricole.

A. LA PLACE DE L'AGRICULTURE DANS LA VIE RÉGIONALE

La population trouve depuis toujours dans l'exploitation du sol, de la végétation naturelle et des eaux, ce qui est nécessaire à ses besoins. Sur ce point, le monde rural n'a guère changé ; un ensemble de règles coutumières constitue le cadre à l'intérieur duquel se développent les activités des hommes. Mais quelles traces celles-ci laissent-elles dans le paysage ?

1. La propriété foncière.

Les règles de la propriété foncière sont simples, et tiennent en deux propositions essentielles : la terre appartient, de temps immémorial, à la collectivité, et non à l'individu ; il n'existe nul part de terres « vacantes et sans maître », au sens où l'entend le droit européen, et l'absence de titres écrits ne saurait entraîner aucune contestation. Le souverain, le Ma Loango, ou ses représentants dans les provinces, ont-ils détenu jadis une sorte de propriété éminente sur l'ensemble du pays, et en auraient-ils concédé des parties sous forme de « fiefs » aux principales familles ? Nous l'ignorons. Il semble probable que des achats et des échanges ont eu lieu entre certains groupes, mais chaque clan, chaque grande famille (au sens très large du terme), a la propriété pleine et entière de terrains plus ou moins étendus, et ceci, d'après une tradition encore vivace « depuis l'arrivée dans le pays », qui paraît située au moins au XVIe siècle, sinon avant. Le chef de clan sait fort bien revendiquer les droits qui en découlent chaque fois que nécessaire, et ceux-ci ne sont d'ailleurs contestés par personne.

Ces droits s'étendent non seulement sur les terres propres au cultures, qu'il s'agisse de savane ou de forêt, mais également sur les rivières et les lacs, très précieux à cause du poisson qu'ils fournissent, et où ne saurait pêcher qui veut. En pays Vili, ils portent aussi sur une zone maritime bordant le rivage, et les propriétaires d'une section de côte ont théoriquement droit de regard sur tout ce qui est sorti de l'eau face à leur « domaine ». Au début du siècle, ils affermaient ainsi la production du sel obtenu par ébullition. Ce souci de contrôler les activités côtières remonte fort loin, puisque dans le gouvernement du Ma Loango, l'un des ministres les plus importants, le Ma Tchiyendji, avait la haute autorité sur les eaux territoriales. Les Portugais lui donnaient le titre de « Capitaine de la mer », ou « Capitaine du rivage »[1].

Bien que rien, sur le terrain, ne marque les limites des propriétés, les membres du clan les connaissent parfaitement ; elles sont souvent des détails topographiques : ligne de crête, rivière, colline isolée, etc. Les superficies possédées sont variables : plusieurs dizaines à plusieurs milliers d'hectares. Ainsi, le lac Cayo et ses bordures sont possédés par trois familles seulement ; le lac Nanga relève d'un seul chef de terre ; la région de Kakamoèka est partagée traditionnellement en 14 terres appartenant à autant de clans, dont deux se sont éteints récemment. Même lorsque les principaux membres du clan habitent ailleurs, par exemple à Pointe-Noire, leurs droits demeurent et ils continuent de toucher les redevances coutumières. Enfin, les terres d'un clan sont composées quelquefois de plusieurs parcelles très éloignées les unes des autres : faut-il y voir l'héritage de la période de conquête progressive du sol, lorsque les mouvements migratoires n'étaient pas encore terminés, ou le résultat d'achats ou de cadeaux successifs[2] ?

Les membres d'un clan ont évidemment sur leurs propres terres le droit sans restriction

1. Les deux mots « capitao » et « praya » (rivage), ont probablement donné le nom de Piter Praya, que portait un chef de quartier de Diosso, et le village qu'il commandait.

2. Un ancien nous a raconté comment ses ancêtres, venant du sud, s'étaient d'abord installés sur les rives du lac Cayo (premières terres acquises) avant de pousser jusqu'à Setté-Cama (2e propriété) et de revenir vers Diosso (3e propriété) où leurs descendants résident encore. Une carte des propriétés coutumières serait peut-être instructive à cet égard, en éclairant l'histoire des déplacements anciens.

de culture, de chasse et de pêche. Lorsque la parenté est lointaine, ou que le clan s'est fragmenté en plusieurs groupes disséminés à travers la région, le droit ne s'en trouve ni aboli, ni atténué. La preuve d'une origine commune de deux personnes est d'ailleurs fournie à la fois par le nom de leur clan (Bassoumba, Kondi, Bamandou, Bissanga, etc.), et par le totem qui lui est attaché. Le totem, *mvila*, est généralement un animal — chimpanzé, sanglier, panthère, gazelle, boa... —, et l'appartenance à un clan entraîne presque toujours un certain nombre d'interdits qu'il convient absolument de respecter, sous peine des plus grands malheurs (ainsi, les membres de la famille royale ne peuvent en aucun cas manger du sanglier). Telle est la force de ces croyances qu'elles sont encore largement respectées, même par ceux qui affectent de se moquer de telles « superstitions ». Mais le nombre des totems étant assez limité, il se trouve parfois que deux clans se partagent le même ; cette communauté d'emblème tisse entre eux certains liens spirituels, dont les effets peuvent se faire sentir dans la vie quotidienne, en particulier dans le domaine des relations économiques.

Les déplacements d'un groupe, quelle que soit leur ampleur, n'abolissent en aucune façon les droits qu'il possède sur la région qu'il quitte. Cette coutume est logique, puisque le système de rotation agricole à longue jachère peut amener un village à s'en aller assez loin, mais doit le ramener un jour à son point de départ. L'intégrité de ses biens fonciers est donc une nécessité vitale, faute de quoi la subsistance normale risquerait de n'être plus assurée. De plus, pendant chaque période où l'habitat est momentanément fixé, poussent des arbres fruitiers dont le produit doit revenir à ceux à qui ils appartiennent, même s'ils ont abandonné l'emplacement sans esprit de retour. Ainsi, dans toute la partie méridionale du Mayombe, les villages qui ont émigré à partir de 1925-1930, et qui sont depuis cette époque installés près de la voie ferrée, conservent leurs droits entiers sur les terres d'où ils sont partis. C'est très souvent que quelques-uns des habitants sont absents, parce qu'en expédition de chasse ou de cueillette, sur la frontière du Cabinda, par exemple, dans les zones que commandaient jadis Ncessé ou Tchimpézé, situés à une ou deux journées de marche. Des femmes vont même y faire encore des plantations d'arachides ou de pois d'Angole, qu'elles repartent ensuite récolter. Sur la rive droite du Kouilou, les liens de type identique peuvent être relevés en pays Loumbou : les gens de Loaka ou ceux d'Ikalou ont encore leurs terres dans les régions de Ntima et de Kotovindou, sur l'autre versant du Mayombe, d'où ils ne sont partis, il est vrai, que depuis trente ans au plus.

Il n'apparaît pas que l'établissement de cultures vivrières sur les terres de son propre clan ait jamais obligé une femme à verser une redevance en nature au chef de terre. Par contre, celui-ci pouvait exiger d'une « étrangère » un versement en l'occurrence plus symbolique que pesant, et se réduisant souvent à l'offre traditionnelle de boisson comme le vin de palme. L'étendue des terres disponibles peut expliquer sans doute la faible importance attachée à ce geste. Aujourd'hui d'ailleurs, plus personne ne paie ni ne réclame. Cependant, il n'en est pas de même en matière de chasse et de pêche. Le propriétaire coutumier reçoit en nature la part de gibier qui lui revient de droit, ou en espèces une dîme sur le poisson tiré des eaux qu'il contrôle. Le long de la côte, la redevance ne porte que sur certains poissons, mais elle est déjà bien tombée en désuétude, et disparaîtra sans doute avec la génération qui la respecte encore, celle des gens de plus de 40 ans. A vrai dire, elle a été souvent déviée de son sens originel ; car si elle compense en quelque sorte un manque à gagner pour l'ensemble du groupe, une perte de richesse potentielle (comme dans le mariage : le clan qui perd une fille se sépare d'un élément productif, et la dot joue le rôle de dédommagement), c'est tout le groupe qui devrait se partager le bénéfice des redevances, d'une ou d'autre façon. Or dès les débuts de la colonisation, il est apparu que les chefs se considéraient comme les seuls propriétaires des terres collectives, par exemple lorsqu'ils se faisaient payer les terrains vendus aux Sociétés ou aux commerçants privés. Aujourd'hui, certains d'entre eux apparaissent comme des rentiers du sol en vivant — modestement il est vrai — des redevances qu'ils perçoivent personnellement, et dont ils conservent le montant pour eux seuls.

2. Les étendues cultivées[1]

L'ensemble des terres cultivées dans le Kouilou par la population rurale représentait en 1959 environ 6 500 ha, soit 4,8 ‰ de la superficie totale. Cela paraît fort peu. Cependant, l'importance des zones marécageuses (grandes vallées, marais de la Ntombo), celle des lacs (lacs du Kouilou, lac Cayo), la présence dans toute une partie du Mayombe de pentes beaucoup trop raides pour être défrichées et plantées, réduisent sensiblement l'étendue des terrains réellement exploitables, et la proportion en est relevée d'autant. En fait le Kouilou apparaît comme une zone relativement bien mise en valeur par rapport au Congo tout entier, où les cultures traditionnelles et les plantations familiales n'occupent que 2,2 ‰ du territoire national. Mais si l'on établit la comparaison avec le Pool et le Djoué, également arrière-pays d'une grande ville, la situation est moins bonne : autour de Brazzaville, l'agriculture est plus poussée dans un assez vaste secteur, où les champs couvrent 7,3 ‰ des terrains disponibles. Il est certain d'ailleurs que la situation a évolué au cours des six dernières années, avec la rapide croissance de la population ponténégrine et par conséquent de ses besoins.

La superficie moyenne d'une exploitation familale est proche de 85 ares, chiffre également supérieur à la moyenne nationale (68 ares), et même le plus élevé qui ait été trouvé dans le pays. Mais il existe une grosse différence entre régions forestières et régions de savane bien que, dans ces dernières, les champs soient établis, chaque fois que possible, dans les fonds humides et boisés. Sur les plateaux herbeux de la partie côtière, une famille vit sur la production de 96 ares ; dans le Mayombe, il suffit de 53 ares, à peine plus de la moitié. Ces constatations sont à rapprocher des résultats obtenus dans d'autres régions : les chiffres correspondants sont de 81 ares sur les plateaux Batéké, où la savane est interrompue par quelques boqueteaux, et de 56 ares dans la Likouala entièrement boisée. Quoi qu'il en soit, on comprend le peu de place tenue dans le paysage par les champs cultivés : un village de taille moyenne subsiste sur un « domaine » d'une vingtaine d'hectares, qui lui fournit en outre un excédent commercialisable.

Il existe naturellement une relation directe entre les dimensions du ménage et la superficie des champs, bien que la croissance de la seconde ne soit pas proportionnelle à celle de la première. Une personne seule défriche de 5 à 50 ares, selon la nature des plantes cultivées, et aussi selon ses habitudes traditionnelles (il faut aux Loumbou moins de terrain qu'aux Vili et aux Yombé). Une famille de 3 à 5 personnes a besoin de 70-80 ares ; une famille encore plus grande exige plus d'un hectare. Cependant, c'est moins la taille du ménage que sa composition qui est déterminante ; si elle comprend de nombreux enfants encore jeunes, leur mère sera dans la nécessité de réaliser une grande « plantation » mais elle ne pourra dépasser certaines limites, qui excéderaient ses possibilités de travail. Par contre, dans un ménage de polygame, la présence de plusieurs épouses permet d'étendre les cultures, sans efforts excessifs pour chacune d'elles. On constate même dans ces conditions, que la superficie des champs individuels diminue nettement, bien que l'exploitation s'étende. Dans les ménages monogames, une exploitation familiale mesure environ 70 ares ; dans ceux qui comptent trois épouses, elle est de 191 ares, mais chaque femme ne cultive plus que 64 ares ; et ce chiffre tombe même à 34 ares lorsqu'il y a plus de quatre épouses. Il se produit en quelque sorte une certaine répartition des tâches, qui allège le fardeau féminin. On comprend dès lors pourquoi, en milieu rural, les premières épouses sont loin d'être hostiles à la polygamie, et poussent même parfois leur mari à prendre une seconde femme qui d'ailleurs, plus jeune, se trouvera peu ou prou sous l'autorité de son aînée.

On aurait pu penser également, à juste titre, que la profession exercée par le chef de ménage,

1. Deux enquêtes officielles ont été menées dans le Kouilou au sujet de l'agriculture ; elles sont malheureusement déjà assez anciennes. La première, faite sous les auspices de l'Organisation de la Région Industrielle du Kouilou en 1958-1959, entrait dans la catégorie des études préalables à la mise en chantier du barrage de Sounda ; elle a eu pour cadre le seul Kouilou. La seconde fut l'œuvre du Ministère de l'Agriculture, en 1960-1961, et faisait partie du recensement agricole mondial ; elle portait sur l'ensemble du Congo, le Kouilou étant partagé en deux zones : forêts et savanes. Certains techniciens participèrent aux deux opérations, ce qui assura une certaine homogénéité de méthodes et de résultats.

lorsqu'il n'est pas cultivateur lui-même, a une influence sur l'étendue de l'exploitation. Or, ce facteur ne paraît pas déterminant ; les ménages où le mari n'est ni pêcheur, ni chasseur, ni « planteur », n'ont pas des champs plus petits que les autres, ou du moins la relation n'est-elle pas constante : comment expliquer que les exploitations recensées mesurent 40 ha lorsque l'homme est mécanicien, et 90 ha lorsqu'il est fonctionnaire ? Paradoxalement, c'est quand le mari est sans profession que les champs sont les plus réduits en étendue (27 ares). Cela s'explique par le fait que ce n'est pas la plantation qui doit être considérée comme un appoint aux revenus familiaux, mais

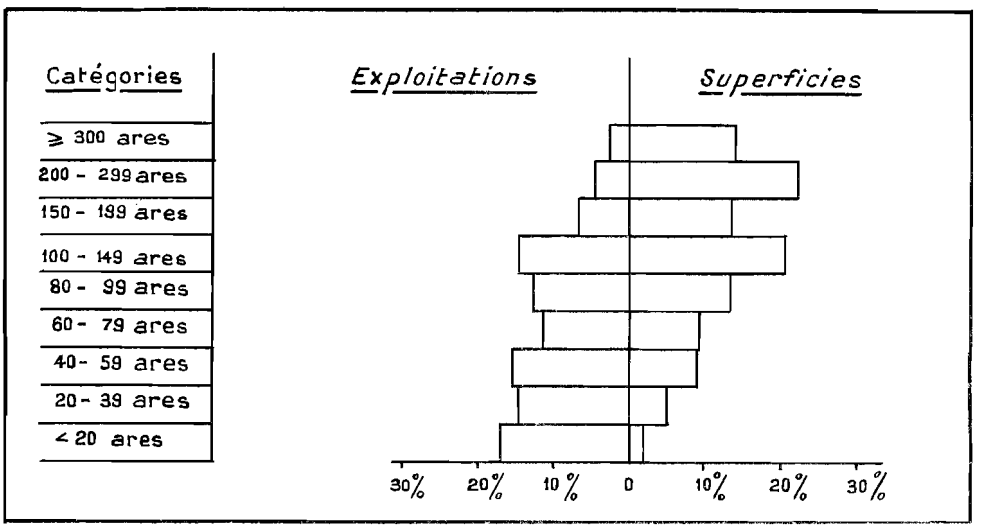


FIG. 68. — Exploitations agricoles et superficies cultivées dans le Kouilou.

l'inverse : c'est l'argent gagné par le mari (solde, salaires, vente d'objets fabriqués) qui constitue un apport supplémentaire, et fait sortir le ménage de l'économie de subsistance. Mais la situation n'est pas grave si cette ressource vient à disparaître. On ne saurait comprendre les difficultés rencontrées dans les tentatives de mise en valeur des campagnes, si l'on ne saisit pleinement cet aspect du monde rural, que caractérise l'absence de besoins aigus et permanents.

La figure 68 classe l'ensemble des exploitations rurales du Kouilou en fonction de leur superficie. Près de la moitié d'entre elles ont moins de 60 ares (47,4 %), et elles se répartissent entre des ménages de toutes tailles. Mais elles ne constituent naturellement qu'une faible fraction des surfaces cultivées. Peu nombreuses au contraire (14 %), celles qui dépassent 1,5 ha rassemblent des superficies importantes (40 % des surfaces cultivées). Il serait faux de parler ici de petite ou de grande propriété, puisque ce terme même est impropre ; mais il existe cependant une différence entre les catégories extrêmes : les petites exploitations correspondent en général aux cultures vivrières, dont le but est uniquement de nourrir la famille ; les plus grandes sont des plantations destinées à produire aussi un excédent de récolte pour la vente, qu'il s'agisse de manioc, de canne à sucre, de café ou de cacao. A la limite supérieure, elles excèdent déjà les possibilités de travail d'un ménage, et exigent l'emploi, au moins temporaire, d'une main-d'œuvre salariée.

La plantation familiale de type courant a donc quelques dizaines d'ares. Comme elle assure la subsistance quotidienne, et permet fréquemment de commercialiser un petit excédent de production, elle témoigne à la fois d'un rendement satisfaisant des sols, et d'une excellente adaptation des plantes cultivées. On sait d'autre part que les exigences des consommateurs en matière alimentaire sont modestes. Les dimensions réduites des villages ou des hameaux, la faible densité de population, l'individualisme poussé des Vili sont autant de facteurs qui expliquent l'absence de terroirs organisés. L'implantation des cultures vivrières répond presque partout à des impératifs de commodité (distance, facilité d'accès) ou à des conditions pédologiques. Quand se fonde un

nouveau groupe d'habitations, c'est d'abord tout auprès des cases que sont plantés manioc et patates douces. La rotation nécessaire des champs les en éloigne peu à peu, mais ils sont défrichés de préférence le long des pistes principales et se localisent sur les versants ou, en région de plateau, dans les dépressions plus humides (si elles ne le sont pas trop). Les têtes de vallon sont souvent recherchées, mais pas le cours moyen ou inférieur des vallées sèches, où le risque d'inondation brutale n'est sans doute pas exclu. Là où demeurent des massifs boisés, les champs sont attirés par les lisières, où ils se disposent en une bande discontinue, qui progresse inégalement vite aux dépens des arbres, saison après saison : les galeries forestières s'amincissent, rongées sur leurs deux flancs, les bosquets isolés se fragmentent et disparaissent. Il n'y a que rarement de grands « cantons » cultivés dans la zone des savanes : les plantations se dispersent, chaque famille cultivant à son gré ; même les épouses d'un même mari ne travaillent pas en commun. En forêt, les champs se regroupent davantage, car le défrichement exige l'effort de plusieurs hommes. Mais partout, ni les conditions physiques, ni les structures sociales, n'ont imposé à l'agriculture vivrière des règles à respecter étroitement ; il y a de la place pour tous en abondance, et l'avenir n'a jamais suscité d'inquiétudes. On est loin des sociétés paysannes qui caractérisent certaines régions de l'Afrique Noire, plus peuplées, ou plus éprouvées par le climat.

L'emprise de l'homme sur la nature est donc en définitive assez peu visible, ce qu'expliquent deux raisons essentielles. La première est la division presque immuable de l'exploitation, si petite soit-elle, en deux ou plusieurs parcelles ; ainsi, les exploitations de moins de 20 ares comptent 2 340 parcelles, dont la superficie unitaire est donc de 6 ares ! Il s'agit le plus souvent de champs établis par des femmes seules, ou des familles dont les ressources sont multiples ; mais dans les autres catégories — 60 à 80 ares par exemple — la parcelle ne mesure encore pas plus de 25 ares. Comme les parcelles appartenant à une même famille sont souvent dispersées à travers le terroir villageois, elles paraissent tenir d'autant moins de place dans le paysage : que représentent les quelque 20 ha qui font vivre une agglomération, en regard des centaines, sinon des milliers d'hectares de savanes ou de forêt, dont elle dispose effectivement ? La seconde raison est que les champs cultivés sont rarement au bord même des voies de communication principales ; ils en sont presque toujours séparés par un ruban plus ou moins large de végétation naturelle — hautes herbes poussant sur les talus ou liséré d'arbres — qui les dissimulent au regard des passants. Sauf aux approches des centres principaux et des gros villages, on peut parcourir des dizaines de kilomètres sans apercevoir le moindre pied de manioc, sauf pendant la saison sèche, lorsque les incendies de brousse n'ont laissé sur le terrain que des chaumes calcinés. C'est en avion que les cultures apparaissent avec le plus de netteté, petites taches irrégulières ocres ou vert foncé selon l'époque, reliées aux villages par le fil sinueux et ténu des sentiers de piétons, ou bien étroites trouées dans le manteau forestier, jonchées de débris noircis et piquetées de troncs étêtés, restés debout après un défrichement partiel.

B. LA VIE QUOTIDIENNE DES RURAUX

Dans un ménage de paysans, le partage des tâches entre les époux est inégal. A la femme, reviennent les tâches agricoles principales, en sus des charges que le ménage et les enfants font peser sur elle. A l'homme échoient des travaux moins contraignants, qui ne lui prennent qu'une partie assez peu importante de son temps.

1. L'agriculture vivrière.

a) Les jardins de cases

L'activité agricole des familles de brousse s'exerce avant tout sur les champs établis dans la savane ou la forêt. Mais une petite zone cultivée s'étend toujours tout près du village, celle des « jardins de cases ». Le terme de jardin, utilisé couramment, est inexact : il évoque trop un espace

soigneusement travaillé, un terrain bien entretenu et organisé en plates-bandes, ce qui n'est jamais le cas hors des zones maraîchères. En réalité, ces « jardins » consistent en pieds épars de plantes diverses — légumes, arbustes, arbres — situés de cette façon à proximité des consommateurs. Tous ensemble forment la ceinture végétale qui entoure tout village fixé depuis quelques années, et qui prospère d'autant plus vite qu'elle bénéficie des apports permanents d'ordures ménagères et de déjections humaines ou animales. En outre, elle résiste aux feux annuels. Ainsi, les débris végétaux se décomposent au lieu de brûler, et le sol s'en trouve enrichi d'autant.

L'étage arboré comprend principalement des palmiers à huile, extrêmement nombreux tant en forêt qu'en savane, et qui se multiplient rapidement. Sur la côte, ils sont accompagnés souvent, et quelquefois totalement remplacés par des cocotiers. Au rang suivant, par leur fréquence, viennent les manguiers, mais seulement en savane ; ils forment parfois de magnifiques bosquets, et leurs dimensions constituent la preuve d'une plantation ancienne ; ils sont mêlés d'avocatiers toutefois plus rares en forêt. Enfin, on y remarque aussi quelques jaquiers, ou arbres à pain, dont les gros fruits oblongs sont recherchés.

L'étage arbustif comprend, outre les bananiers, la série des agrumes : orangers en premier lieu, suivis par les mandariniers, les citronniers, les pamplemoussiers. Très abondants aussi sont les papayers, précieux par leur longue période de production, la rapidité de leur croissance, et la grande richesse nutritive de leurs fruits. La liste est complétée par des corrossoliers, des goyaviers, des kolatiers, des safoutiers. Le rôle tenu par ce véritable verger dans l'alimentation quotidienne ne doit pas être sous-estimé : il fournit, en particulier aux enfants, vitamines et hydrates de carbone. On comprend alors que les villageois apportent à sa protection et à son développement beaucoup d'attention. Une partie des arbres pousse spontanément, à partir des déchets de l'alimentation : palmistes, amandes d'avocats et de mangues, graines de papayes et de goyaves ; mais les autres sont plantés, et les cultivateurs se les procurent soit auprès de leurs compatriotes (stumps de bananiers, plants de safoutiers, d'arbres à pain, etc.), soit dans les jardins des Missions ou les stations d'essais et les pépinières du Service de l'Agriculture. Ainsi, de 1955 à 1963, la ferme officielle de Minda (Pointe-Noire) a-t-elle cédé plus de 10 000 plants d'agrumes, et 40 000 plants de cocotiers.

Entre les arbres qui fournissent leur ombrage, mais aussi tout près des cases, les habitants cultivent des plantes vivrières ; elles se présentent rarement en parcelles d'étendue quelconque, mais plutôt en touffes ou en pieds épars. C'est partout l'ananas qui est le plus répandu. En forêt, on plante surtout des patates douces et des taros, de la canne à sucre, du tabac ; sur quelques buttes, viennent des arachides et du manioc. L'éventail de la production est complété par les ignames, le piment, les tomates, les courges, les aubergines, et divers légumes, beaucoup plus rares. En savane, le jardin de case est souvent mieux garni ; il comprend surtout du manioc, du maïs, des patates douces, des arachides, des taros. On y rencontre aussi davantage de légumes, dont le Vili est plus friand que le Yombé. Pieds de canne à sucre et de tabac sont là aussi, mais en nombre réduit. Enfin, une plante à latex, le *Manihot glazowii*, est cultivé pour son feuillage, *ndimbou*, qui se consomme comme celui du manioc ordinaire. Un inventaire complet fait apparaître encore maints autres végétaux : pois d'Angole, doliques, gingembre, gombo, etc. Tous ensemble, ils forment une gamme variée de produits alimentaires que les femmes ont à portée de la main, ce qui leur évite parfois un long déplacement jusqu'aux plantations vivrières.

b) Les champs cultivés et le travail des femmes

La base de l'alimentation et les produits alimentaires vendus sont fournis avant tout par les champs, dont on sait déjà combien les surfaces sont variées, en fonction surtout des dimensions et de la composition des familles. Les techniques de culture ne sont pas les mêmes en tous lieux : elles varient principalement avec la nature de la végétation spontanée.

En savane, ce sont les femmes qui assurent la totalité du travail. La préparation du sol, sur les plaines et les plateaux herbeux de la façade maritime, se fait en toutes saisons pour la plantation du manioc, et il ne se passe pas de mois sans que des champs soient défrichés dans ce but. Il y a cependant des périodes où l'activité est plus intense : en fin de saison sèche et au moment des

premières pluies d'une part (fin septembre à début décembre), vers la fin de la saison humide d'autre part (avril-mai). Il est assez curieux de constater que de grandes étendues sont mises en culture au moment où les pluies vont cesser pendant quatre à cinq mois ; pourtant, les boutures de manioc qui sont fichées en terre ne végètent pas, mais au contraire produisent en moins de quinze jours des pousses vigoureuses, et donnent naissance à des tiges qui, en septembre, ont de 20 à 30 cm de hauteur. Or, bien souvent, le sol très perméable ne contient aucune réserve d'eau : il est probable qu'est utilisée au maximum l'humidité qu'apportent les rosées et les brouillards, très fréquents à cette époque, alors que l'évapo-transpiration est réduite par l'abaissement des températures et la présence d'un voile épais de nuages gris.

Le seul outil employé est la houe, appelée *sengo* (c'est le même mot que dans le Pool), dont le fer rectangulaire est fixé presque perpendiculairement à un manche rond et court. Elle se manie sans peine d'une seule main, l'autre restant libre pour émietter les mottes ou trier les herbes. La femme pioche avec vigueur devant elle, et il n'est pas rare de la voir travailler, tandis que son bébé, retenu par un pagne noué devant la poitrine, dort sur son dos, secoué au rythme des coups. Dans la savane, il ne reste souvent que des chaumes noircis au moment de la plantation ; les mottes de terre qui adhèrent aux racines sont coupées ou brisées avec le dos de la pioche ; les buissons d'*Annona* ou d'*Hymenocardia* sont épargnés, les termitières-champignons cassées et si possibles pulvérisées. Le but final est de former une sorte de plate-bande de forme rectangulaire, par accumulation de la terre prise sur une surface plus grande. Les dimensions moyennes de cette plate-bande sont d'une trentaine de centimètres de hauteur relative, et en général d'un mètre de long sur quelque 60 cm de large. Des boutures de manioc, coupées dans de vieilles plantations et liées en petits fagots ont été apportées dans de grandes cuvettes émaillées, ou dans les « moutètes » traditionnelles, sortes de corbeilles allongées et étroites, en matériau végétal, qui se posent sur la tête que protège un morceau d'étoffe roulé en forme de coussinet. En forêt, est utilisée une hotte de fabrication locale, *mponzi*, de forme évasée, retenue par un bandeau frontal auquel les femmes s'accrochent des deux mains, et qui les oblige à cheminer courbées en avant afin d'équilibrer la charge. Six ou huit boutures sont enfoncées en terre très obliquement, quelquefois par paires, sur le dessus de la plate-bande, mais près des bords ; la section qui se trouve à l'air libre est tournée vers l'extérieur. Cette disposition permet à plusieurs racines de se développer, et à plusieurs tiges de grandir.

Les deux opérations — préparation du terrain et plantation — se font la plupart du temps simultanément, et la cultivatrice s'arrête lorsqu'elle a épuisé son petit stock de boutures ; elle reviendra le lendemain, si les circonstances le lui permettent, ou bien quelques jours plus tard, afin de continuer le travail. Un champ est ainsi composé de plusieurs morceaux établis successivement, et dont la taille et la forme dépendent en partie du hasard et de la fantaisie individuelle. Les plates-bandes se trouvent orientées de diverses façons, et elles ont rarement les mêmes dimensions. La femme progresse dans plusieurs directions, rajoute un lopin sur un côté, se trouve arrêtée ailleurs par un autre champ. Les limites ne sont marquées ni par une haie, ni même par un piquet ; il ne se produit cependant pas de contestations, et chacune sait parfaitement jusqu'où va son bien. La forme générale des champs n'a donc rien de géométrique : ils ont de trois à quinze côtés, et dessinent des polygones aux formes insolites. Leur surface n'est pas davantage régulière : certains mesurent à peine un are, d'autres plus d'un hectare (fig. 69).

Ce travail assez pénible est généralement exécuté pendant la matinée. Les femmes partent vers 7-8 h, isolément ou par deux ou trois, souvent accompagnées de leurs jeunes enfants, qui trottinent à leur côté. Elles reviennent vers 13-14 h, leur tâche terminée, et en profitent souvent pour ramener un fagot de bois ou quelques vivres, non sans avoir, au passage, lavé les enfants dans la rivière.

En forêt, la préparation du terrain commence dès le début de la saison sèche ; à la matchette, *nkouati*, les femmes nettoient une parcelle du sous-bois des herbes et des lianes qui l'encombrent, à partir du mois de juin ; puis les hommes viennent, et à la hache, *kitali*, abattent une grande partie des arbres. Certains de ceux-ci, en tombant, cassent leurs voisins, qu'il est alors inutile de couper. Au sol, branches et troncs se dessèchent jusqu'en septembre, et le feu est mis avant que n'arrivent

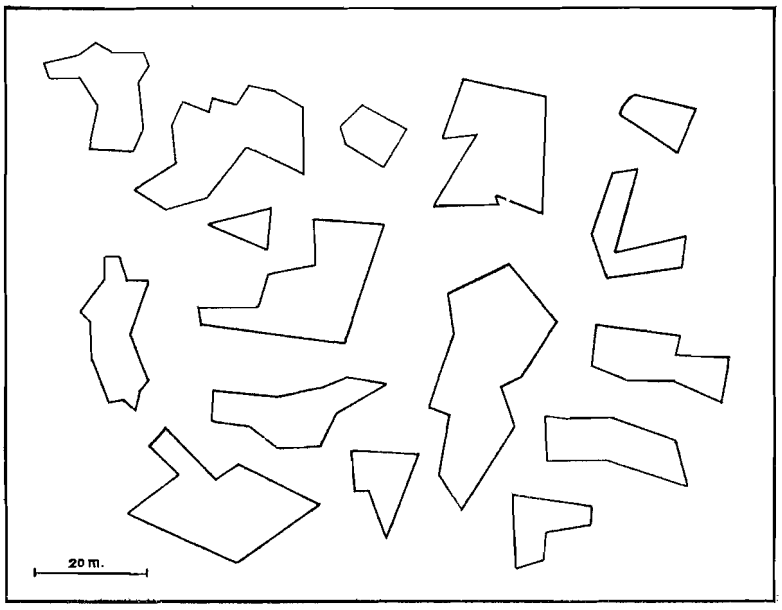


FIG. 69. — Formes de quelques plantations de manioc.

les premières pluies. Il brûle une partie seulement des végétaux : les feuilles, les brindilles, les débris de taille moyenne ; mais nombre de fûts et de branches ne se calcinent que superficiellement, et demeurent couchés les uns sur les autres. Le champ se présente donc, au moment où la plantation doit être faite, comme une parcelle couverte de cendres, jonchée de troncs et de morceaux de bois dont certains fument encore, et hérissée de souches noircies restées en place.

Pour planter, les femmes emploient une technique très élémentaire : elles ne font ni piochage, ni accumulation de terre en buttes ou en plates-bandes. Quelques coups de matchette ameublissent le sol, au point où doit être plantée la bouture de manioc ; ou bien, de l'extrémité plate de l'outil, la terre est soulevée, puis reposée sur les grains de maïs, les tubercules de taros ou d'ignames qui ont été glissés dans le trou. Les intervalles sont irréguliers, naturellement, puisque le terrain n'est pas partout nettoyé. Ici et là, un tas plus épais de cendres et de débris est utilisé plus intensément, ou pour des plantes exigeantes, comme le tabac. Dans les mois suivants, selon les circonstances, ou en fonction du temps dont elles disposent, les femmes reviennent procéder à un ou deux sarclages, de façon à ce que les cultures vivrières ne soient pas étouffées par la végétation qui repousse : les débris sont rejetés sur les bords du champ, au pied des souches, ou sur les branches intactes. Lorsque le manioc est assez grand, l'ombre de son feuillage étouffe les herbes, et le sol reste assez propre.

Après quelques mois, le champ revêt un aspect très hétérogène, car l'association des cultures est une règle largement observée : moins d'un cinquième des champs porte une seule espèce de plante, et il s'agit alors de manioc, exception faite de quelques rares parcelles de patates douces. La culture pure semble d'ailleurs un peu plus fréquente en savane qu'en forêt ; on la trouve sur des champs plus petits, puisque, au total, 8 % seulement des superficies cultivées dans le Kouilou sont consacrés au seul manioc. Mais, étant la nourriture de base, il est planté partout ailleurs, associé à une ou plusieurs autres plantes vivrières. On distingue habituellement manioc amer et manioc doux, le premier ne pouvant être consommé sans un rouissage et un pétrissage préalables, qui éliminent l'acide cyanhydrique qu'il contient. Les botanistes admettent plutôt désormais qu'il s'agit de variétés différentes, toutes amères, mais à des degrés plus ou moins grands, les plus douces ne contenant pratiquement pas d'acide. En réalité, les paysans du Kouilou peuvent nommer sans hésiter une quinzaine de variétés qui se distinguent les unes des autres par la longueur de leur cycle végétal, la couleur et le port des tiges et des feuilles, l'aspect des racines, etc. *Nkomo* est le plus anciennement connu, aux feuilles d'un beau vert foncé ; il est amer et assez tardif ; *liméro*

a des feuilles plutôt ocres, et il est hâtif ; *moakassa* a des pétioles rouges ; *nkossa* se distingue par des racines à peau dorée (d'où son nom qui signifie aussi « la crevette », et son surnom *madami*, dérivé de « madame », car, nous a-t-on dit, « c'est la couleur de la peau des Européennes quand elles sont bronzées par le soleil ! »). Mais il y a encore, parmi les maniocs amers, *nzaou mayombi*, ou éléphant du Mayombe, *mboumba*, *kikanda*, *ndouma*, *li boa ndanda*. Parmi les espèces douces, on distingue *niandji di ngaka*, brun-rouge, *dzéli yaka*, qui a été importé de l'intérieur (du pays Yaka), *moundélé pakou*, de couleur dorée, *ngouti liméro*, *ya yessi*, etc.

La très vaste gamme de ces variétés permet donc toutes sortes de combinaisons ; chaque variété n'est pas également consommée ; certaines ne constituent jamais des champs homogènes, mais on en compte quelques pieds parmi les autres parfois tout près des cases, selon l'usage qu'on en veut faire. De cette façon, il n'est pas de mois où l'on ne puisse récolter l'un ou l'autre manioc : on peut en avoir toute l'année, et la nourriture quotidienne est assurée sans difficultés, sauf sur la côte, en cas de sécheresse exceptionnelle. L'avantage considérable du manioc réside dans l'étalement de sa production. En grattant la terre au pied de la plante, on met au jour et on coupe une racine dont la taille et le poids sont très variables ; les plus belles « carottes » s'obtiennent en forêt ou dans les sols humides des vallées boisées : certaines mesurent 50 à 60 cm de longueur, sur 12 à 15 cm de diamètre ; les sols sableux des plateaux sont beaucoup moins généreux. Le pied de manioc, qui comprend toujours plusieurs tiges, ne meurt pas pour autant, et le champ produit ainsi pendant huit à quinze mois, à partir du 7e-8e mois (manioc doux) ou du 12e mois (manioc amer). En défrichant chaque année une nouvelle parcelle, la femme s'assure ainsi que chaque plantation prendra le relais de la précédente, sans qu'il se produise de période de soudure difficile. Enfin, toute l'année aussi, on étête le manioc en coupant les pousses récentes des tiges avec les quelques jeunes feuilles qu'elles portent, ce qui a l'avantage de donner davantage de vigueur à la plante, qui finit par avoir un appareil aérien plus étoffé. Ces pousses constituent en outre un aliment appelé *tchilembi ;* elles sont ou bien cuites dans une marmite, puis pilées dans un mortier, ou bien râpées sur une planchette de bois. On obtient une pâte qui est bouillie, et mêlée à de l'huile de palme ou à une « moambe » très relevée[1].

Les types d'associations de plantes, sur une même parcelle, ne doivent pas être considérées comme intangibles. Il apparaît au contraire que les terres cultivées sont consacrées à une culture de base (le manioc presque toujours, le manioc et la patate douce souvent), à laquelle viennent partout s'ajouter maïs, tubercules divers, bananes-légumes ou bananes-fruits, courges, canne à sucre... en quantités extrêmement variables selon l'emplacement du terrain, les besoins, les habitudes et les disponibilités de chacun. Les enquêtes ont montré que 57 % des champs portent au moins trois plantes différentes, et cette proportion est sûrement plus élevée à certaines époques de l'année. En effet, en pays Vili surtout, le manioc est bouturé en même temps que la patate douce, sur les mêmes buttes[2]. Mais la seconde croît plus vite ; plante rampante, elle couvre bientôt le sol, alors que le manioc commence seulement à pousser. A travers le tapis de feuillage qu'elle forme, on voit donc « percer » le manioc, des pieds de maïs, les taros (*bikola ;* trois espèces sont plus fréquemment plantées : *nkounda*, ou taro rouge, *bitokouli*, dont les tubercules sont ronds comme une pomme de terre, et *lissokou*, qui rampe comme la patate douce). Au bout de quelques mois il ne reste plus que le manioc. Les associations de cultures paraissent cependant plus fréquentes chez les Yombé (68 % des champs) que chez les Vili (51 %), et le bananier est quelquefois chez eux la plante principale ; il en existe des variétés nombreuses. Leurs fruits se subdivisent en bananes-plantains (bananes-légumes, ou bananes-cochons), longues, côtelées, et qui restent vertes en mûrissant, et les bananes-fruits. Parmi les premières, figurent *biyala*, *lidoungou*, à côtes très marquées, *santéma*, aux tout petits fruits courbes, *béri* ou *liyéla*, *ngongo mouila* de couleur ocre, *nkama*, particulièrement longue... Les Européens ont introduit la banane d'exportation Gros-Michel, *mabouda*, ainsi que la Poyo, *litolo*, et une variété petite et très sucrée, *sili* : elles ont été aisément adoptées. Les bananiers ne couvrent pas tout le terrain : des cultures intercalaires l'occupent pen-

1. La moambe est une sauce obtenue à l'aide de noix de palme cuites dans l'eau, puis pelées et pétries ; le liquide épais est ensuite tamisé et fortement assaisonné, en particulier avec un pili-pili *(Capsicum spp.)*.

2. La patate douce, ou *mbala*, est peu cultivée par les Yombé.

dant leur période de croissance. Les premiers régimes apparaissent au bout d'un an ; en plantations soignées, les pieds et leurs rejets peuvent vivre huit à dix ans lorsqu'il s'agit de bananes-fruits ; les pieds de bananiers-plantains ont une existence plus brève.

L'arachide, *mpinda*, paraît bien être d'introduction récente sur la façade maritime du Congo. Ce sont les Kougni et les Loumbou, qui, autrefois, venaient en offrir aux Yombé, et en descendant le Kouilou depuis Kakamoèka, allaient jusque sur la côte. En émigrant dans le Mayombe pour se fixer près des plantations ou de la voie ferrée, ils transportèrent avec eux leurs habitudes agricoles, et les Yombé les imitèrent peu à peu. Mais, comme la patate douce, l'arachide est encore assez peu cultivée dans le Mayombe : on lui réserve les sols humides au bord des rivières, et les surfaces ensemencées sont assez restreintes. Dans la région côtière, elle a été répandue par l'administration elle-même. En 1936, les rapports pour cette région parlent du « gros succès rencontré par (l'arachide) auprès de la population féminine » et insistent sur la nécessité d'en poursuivre la culture, car « elle convient très bien au tempérament Vili ». Il s'agissait alors, non seulement de disposer d'un nouveau produit alimentaire, mais d'un revenu financier, par une commercialisation à Pointe-Noire. Les semences employées venaient du Niari. Si le second but recherché ne fut guère atteint, les arachides firent désormais partie des plantes vivrières régulièrement cultivées.

Elles sont semées en poquets, de mi-septembre à fin octobre, soit à plat, soit sur de petites buttes ou des plates-bandes, et lèvent très vite avec les premières pluies. Au bout de cinq à six semaines, il faut venir désherber la plantation, partie à la houe, partie à la main. Les variétés utilisées désormais et dont le renouvellement est assuré par les Services de l'Agriculture ont été mises au point par l'Institut de Recherches de Loudima ; elles donnent des fruits à plusieurs graines, moins volumineuses, mais plus chargées en huile que celles obtenues autrefois ; le cycle végétal est abrégé, et la récolte, si la saison des pluies n'a pas été trop tardive, peut commencer dès la mi-janvier. Les arachides se consomment grillées, mais également broyées, sous forme d'une pâte extrêmement huileuse, mélangée au manioc ou à la banane, et dont le pouvoir nutritif est considérable.

La culture de second cycle n'est pas pratiquée par l'ensemble des femmes. Elle se fait dès février, pour être terminée au début de la grande saison sèche. Mais les irrégularités pluviométriques, si marquées dans la région, n'encouragent guère les femmes à entreprendre un travail qui risque fort d'être voué à l'échec. Après l'arrachage de janvier, le champ est plutôt laissé en repos pendant trois ou quatre mois, avant d'être retravaillé pour une plantation de manioc.

En savane, les grandes étendues disponibles permettent de laisser le champ en jachère pendant une longue période (15-20 ans). Cependant, la recherche des terrains boisés entraîne la destruction assez rapide des galeries forestières, et le recul des lisières. Les incendies de saison sèche, qui balaient la quasi-totalité des étendues herbeuses chaque année, atteignent aussi les champs abandonnés et détruisent les jeunes pousses. Autour des villages, s'élargissent ainsi les savanes, au détriment de la forêt. Dans les régions entièrement boisées, le champ de manioc est abandonné après un an et demi de production, soit deux ans et demi après son défrichage. La jachère pourrait durer très longtemps, dans la plupart des zones habitées ; en fait, les surfaces vraiment utilisables sont beaucoup plus limitées qu'il n'apparaît à première vue : ou bien la densité réelle de la population est relativement forte, comme dans la région de Kakamoèka-Loaka, ou bien la raideur des pentes ne permet pas de les cultiver, et les champs sont alors localisés à la partie inférieure des versants et dans le fond des vallées, à condition toutefois que les crues des rivières ne se révèlent pas trop violentes. Le long de certains cours d'eau transversaux, il n'y a pratiquement pas de lit majeur, et aucune place disponible pour une plantation. Enfin, même là où les conditions topographiques sont bonnes, se pose un problème de distance : les femmes ne peuvent guère aller travailler au-delà de quelques kilomètres du village. La jachère se trouve finalement réduite à une période qui ne dépasse pas souvent sept ans, délai trop court pour que la forêt ait le temps de se reconstituer. Cette rotation rapide explique l'aspect de la végétation dans les zones habitées : abondance de parasoliers *(Musanga smithii)*, essence à croissance très rapide, et présence d'un taillis bas d'où émergent quelques grands arbres qui avaient été épargnés par les défricheurs. Pour que le stade de la véritable forêt soit atteint, il faudrait que le village lui-même se déplace

à nouveau, ce qui ne se fait plus que très rarement, et généralement pour d'autres motifs que celui-ci.

Le calendrier agricole permet de voir quelles sont les occupations de la femme au cours de l'année, puisque, gros défrichement mis à part, tout le reste est de son ressort (fig. 70). Les activités s'étalent sur les douze mois, avec une recrudescence marquée de septembre à février, période pendant laquelle se placent diverses plantations, le nettoyage des champs, et certaines récoltes. Il ne s'agit cependant pas d'un travail continu : l'établissement d'une parcelle ne dure guère plus de deux semaines, les autres travaux à peine autant. La récolte de manioc se fait toute l'année, selon les

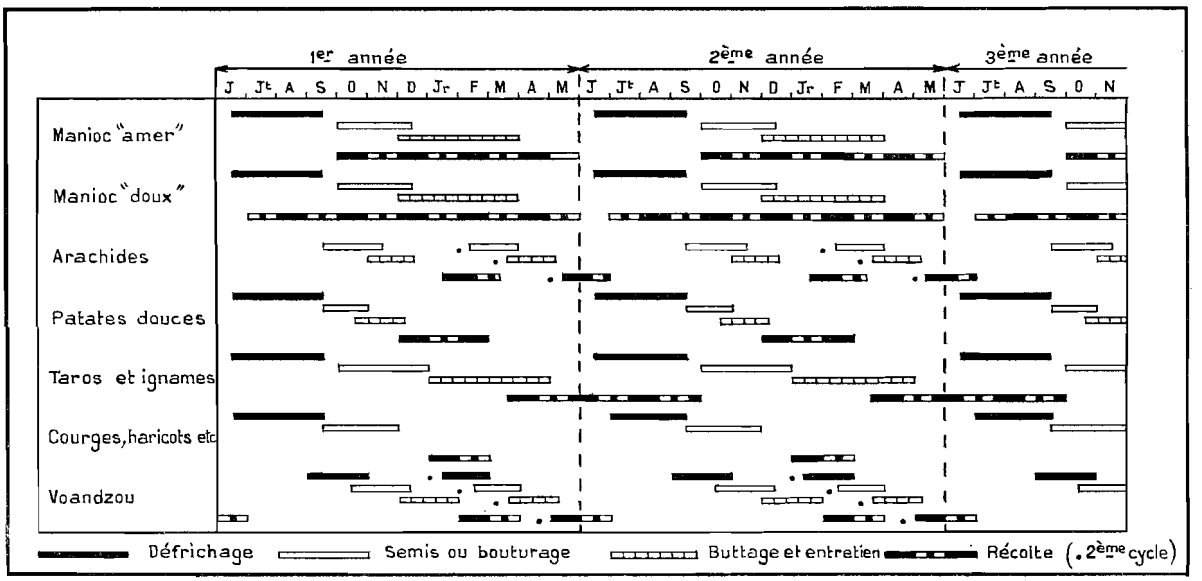


FIG. 70. — Le calendrier agricole dans la région du Kouilou (d'après l'enquête agricole de l'O.R.I.K., en 1958-1959).

besoins. Mais, par contre, la corvée de bois reste assez contraignante, surtout en savane, où il faut aller parfois loin pour rassembler le fagot qui alimentera le feu pendant une semaine au plus. Aussi, s'efforce-t-on de faire durer les réserves au maximum : la cuisine se fait à petit feu, les récipients posés sur trois pierres entre lesquelles rougeoient quelques brandons. L'alimentation en eau est également, dans la zone des plateaux, une charge assez lourde que les femmes assument souvent en groupe : elles vont emplir une ou deux dames-jeannes, qu'elles ramènent sur leur tête, soit dans une moutète, soit directement en équilibre. A Diosso, la source est au fond des « gorges », et les porteuses d'eau doivent descendre, puis remonter, le long d'une paroi presque à pic de 80 m de dénivellation, dans laquelle ont été entaillées grossièrement quelques marches. Mais l'occupation la plus contraignante sans doute, parce que la plus permanente, est la préparation du manioc pour la consommation familiale ou pour la vente.

Il existe divers modes de préparation, plus ou moins poussés selon le but recherché. Les racines déterrées dans les buttes sont d'abord pelées, puis mises à rouir pendant trois ou quatre jours, généralement dans une rivière. Elles s'imprègnent d'eau, laissent échapper les produits nocifs qu'elles contiennent et deviennent molles. On peut alors les découper en petits bâtonnets qui sont cuits à la vapeur, et qui prennent le nom de *mayaka*, c'est-à-dire simplement « manioc ». Pendant la construction du chemin de fer, ces bâtonnets, sous le nom de cossettes, étaient fumés et expédiés pour le ravitaillement des travailleurs. La plupart du temps, les racines rouies sont pétries à la main, et la femme en retire les fibres qu'elle peut trier ; le travail est achevé à l'aide d'une sorte de couteau en bois muni de dents, qui est passé à travers la pâte. Après quoi, celle-ci doit être réduite en éléments très fins, opération qui se pratique sur une large planche

Ph. 21. — *Fabrication artisanale d'huile de palme.*

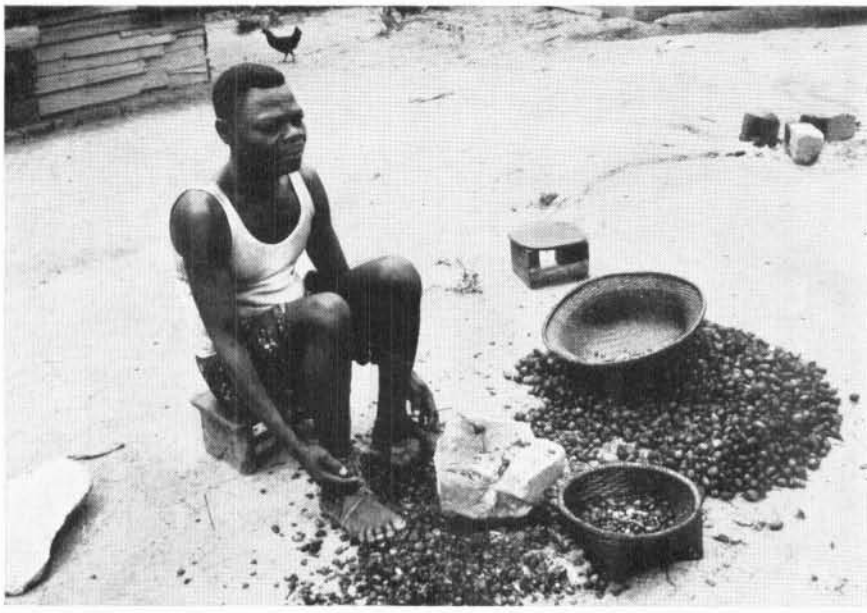
Les noix sont écrasées au pilon de bois dans une touque, après avoir cuit. Au premier plan, à gauche, un tas de noyaux à concasser pour en retirer l'amande, ou palmiste.

Ph. 22. — *Récolte du vin de palme par le « malafoutier ».*

Grâce à la ceinture et aux encoches où il met les doigts de pieds, le malafoutier a les deux mains libres pour travailler. Le vin récolté est versé dans une calebasse.

Ph. 23. — *Fumage de la viande de chasse dans un village Loumbou.*

Posée sur une claie, la viande est recouverte de feuilles... et d'une vieille calandre de camion !



Ph. 24. — *Concassage manuel des noyaux de palme.*

Les noyaux sont cassés un par un à l'aide d'un caillou, sur une grosse pierre.

Ph. 25. — *La préparation du manioc : pétrissage et défibrage.*

Sur un grand plateau de bois, une femme pétrit à la main le manioc roui, à l'intérieur de la case-cuisine.

Ph. 26. — *Le village Yombé de Boukou-Pambou.*

Cases disposées sur les côtés d'un rectangle. Au fond, la case du chef de village, en même temps chef de canton : briques cuites et toit de tôle ondulée. Au centre de l'espace libre, le « moânza ».

légèrement relevée sur les bords — *liyamba*, ou *kipaki* — à la surface rugueuse, grâce à une sorte de rouleau en bois appelé *sindou*. Après séchage sur des claies au-dessus du feu, ou simplement au soleil, sur le toit d'une case, le produit est alors tamisé, c'est le *foufou*, qui sera ensuite consommé comme le tapioca, sous forme de bouillie, obtenue en la versant dans de l'eau chaude.

Cependant, après le broyage, le produit humide est modelé en une sorte de boule, qui, posée sur une feuille fraîche, subit un début de cuisson à la vapeur. Elle est ensuite écrasée à nouveau au rouleau, modelée en pains de forme oblongue et de volumes divers, dont la cuisson est achevée dans une marmite. On obtient alors la tchikouangue[1], qui est consommable et se conserve enveloppée dans des feuilles. On lui donne parfois dans le Mayombe une forme recourbée, et elle se cuit comme un pain à la chaleur sèche, c'est le *bikotéma*. Quant au *misselo* ou *mpanza*, c'est du manioc roui, puis bouilli, dont les morceaux sont placés dans un panier tressé, mis à tremper dans l'eau courante pendant plusieurs heures ; il devient alors tout blanc.

Le manioc étant consommé quotidiennement sous ces diverses formes c'est en moyenne deux fois par semaine que la mère de famille doit en assurer la préparation. C'est un spectacle familier de la vie rurale que de l'apercevoir, dans l'ombre de la case, assise à terre et la planche maintenue entre les genoux, en train de pétrir la pâte et d'en extraire les fibres. Ce travail assez long et absorbant s'ajoute donc aux tâches ménagères, aux soins maternels, aux corvées d'eau et de bois, à l'agriculture vivrière. Les devoirs multiples des femmes ne leur laissent pas beaucoup de loisirs, et il est rare, en effet, d'en rencontrer d'inoccupées ; c'est tout en allant et venant qu'elles fument la pipe courte, si répandue, qu'elles allument d'une braise prise au feu de la cuisine.

2. Les occupations masculines.

Le calendrier des hommes est beaucoup moins chargé que celui de leurs épouses. Le gros défrichement mis à part, l'agriculture vivrière n'est aucunement de leur ressort, et leurs tâches traditionnelles sont moins contraignantes : récolte de l'huile et du vin de palme, chasse, pêche, qui viennent en sus de la construction et de l'entretien des cases.

a) L'exploitation des palmiers

La récolte du vin de palme est pratiquée avec ardeur dans la région côtière. Il s'agit d'une tradition ancienne, soulignée par les premiers voyageurs, mais qui a été largement stimulée par les possibilités de consommation dans les agglomérations urbaines et semi-urbaines. Le vin de palme courant, ou *nsamba*, est tiré de l'*Elaeis* par les « malafoutiers »[2]. Ceux-ci sont des spécialistes — il y en a toujours au moins un dans chaque village — qui se hissent pieds nus le long du tronc à l'aide d'une ceinture faite de lianes ingénieusement agencées : les deux boucles situées aux extrémités libres sont conçues de telle façon qu'elles se resserrent d'autant plus que la traction pour les écarter est plus forte (fig. 71). Une section plus large sert d'appui pour le dos. Les orteils se placent dans les saillies du tronc, parfois entaillé à la matchette, et la progression se fait par coups de reins successifs, qui permettent de déplacer la ceinture vers le haut, mètre par mètre. L'opération est assez difficile, mais rapide, et ce système a l'avantage de laisser au cueilleur les deux mains libres lorsqu'il arrive au sommet du tronc. On n'utilise jamais, dans le Kouilou, cette sorte d'échelle rudimentaire faite d'une tige de bambou, qu'on peut voir dans la Cuvette Congolaise, et qui doit être fixée au tronc au fur et à mesure de l'ascension.

Avec un couteau, le malafoutier pratique une incision à la base de la grappe de fruits, après avoir coupé, s'il en est besoin, les branches mortes ou cassées. La fente est surmontée d'une petite baguette transversale, fixée dans le bois, à laquelle est suspendue une calebasse, ou plus couramment encore une bouteille. La sève sucrée s'écoule dans le goulot par un mince tuyau, fait parfois tout

1. Mot passé dans le langage courant, et traduction presque littérale du terme Vili « tchikouanga » et du terme Yombé « kikouanga ».

2. Malafou est le terme général désignant tous les vins, quels qu'ils soient, y compris celui de la vigne.

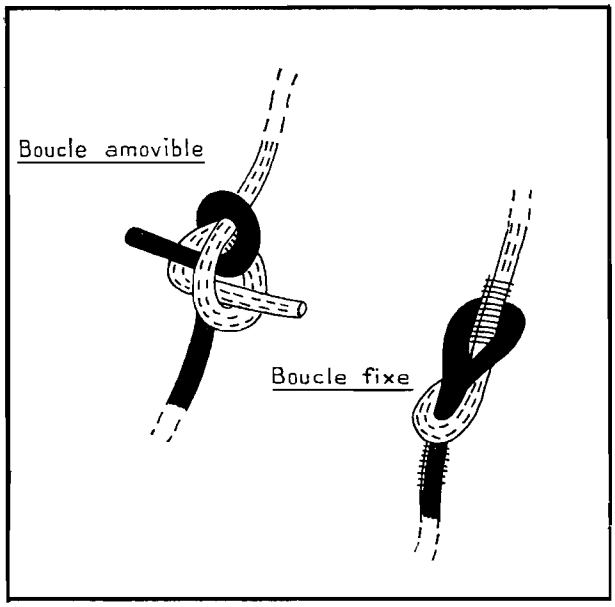


FIG. 71. — Système de fixation d'une ceinture de malafoutier.

simplement d'une feuille roulée. La blessure doit être rafraîchie au bout de quelques heures. Lorsque le récipient est plein, son contenu est transféré dans une dame-jeanne. Chaque matin, le malafoutier fait ainsi la tournée de ses arbres, la ceinture autour du bras, et muni de plusieurs récipients. Le *nsamba* est très peu alcoolisé, mais doit être consommé assez rapidement, faute de quoi il fermente et devient aigre.

Il est largement concurrencé, sur la côte, par le vin de palmier-rônier ou palmier-borassus, appelé *yonga*, qui est obtenu de la même façon, quoique avec moins de précautions. Les mouches et les insectes divers, qui bourdonnent toujours autour des calebasses suspendues y pénètrent sans peine, et polluent souvent le vin, qui n'en est pas moins très apprécié par les consommateurs. Sa production aurait même tendance à progresser aux dépens de celle du *nsamba*. Il est vrai que les borassus, peut-être parce qu'ils sont très abondants sur le littoral et dans certaines vallées, constituant parfois de véritables petites forêts, sont exploités intensivement, et nombre d'entre eux finissent par en périr : le bouquet de palmes disparaît complètement, et l'on voit ainsi se dresser partout des troncs décapités. La récolte du *yonga* est particulièrement fructueuse le long du Kouilou, dont les rives inondées sont sillonnées par les pirogues des malafoutiers. Enfin, on recueille aussi, surtout dans la vallée de la Loundji, du vin de palmier-raphia, ou vin de bambou *(ntômbi)*, l'équivalent du *péké* de la Likouala et du pays Mbochi.

La fabrication de l'huile de palme est également une tâche masculine, dont se chargent parfois de jeunes garçons désireux de se procurer un peu d'argent, s'il leur est possible d'aller la vendre en ville. L'opération est réduite au minimum de manipulations, et se fait à l'aide d'un matériel de fortune. Les régimes doivent être d'abord égrappés, puis les fruits sont jetés dans une touque en fer, obtenue en coupant en deux un vieux fût de tôle de 200 l. Ils sont cuits, puis transférés à la pelle dans une seconde touque, pour être broyés grâce à de gros pilons en bois maniés à la main. Il faut ensuite décanter l'huile, la filtrer tant bien que mal, retirer les noyaux. Ceux-ci ne sont pas perdus. Mis en tas, ils sèchent, et seront ensuite patiemment concassés, un par un, sur une grosse pierre, à l'aide d'un caillou. Les amandes, ou palmistes, sont généralement achetées par des maisons de la ville ou par des organismes publics de commercialisation, qui se chargent de les exporter.

b) LA CHASSE

La chasse est une activité indispensable, surtout dans le Mayombe où la pêche ne peut avoir la même ampleur que sur la côte ou au bord des lacs. Le gibier, très abondant autrefois — en 1945, on chassait encore le buffle aux portes de Pointe-Noire — est resté nombreux là où l'ont protégé l'étendue des forêts et la faible densité humaine. L'éléphant *(nzaou)* est courant dans la zone septentrionale, entre la Loundji et la Ngongo, mais également dans les petites savanes de la basse Loubomo, d'où, pendant la saison sèche, certains troupeaux étendent leurs déplacements jusqu'à Dimonika, au grand détriment des plantations vivrières. Le buffle *(mpakassa)* se tient plutôt près de la lagune Conkouati, et sur le versant oriental du Mayombe, notamment dans la région de Kotovindou. Il existe maintes espèces d'antilopes et de gazelles : *mvouli*, rousse et à très grandes cornes annelées, *nkouti*, moins grande et de couleur noire, *litolo*, reconnaissable à la bande noire

de son dos, *mvémo*, rousse à pattes blanches, *nili*, ou antilope des marais, etc. Le potamochère, que les chasseurs appellent toujours sanglier *(ngoulou)*, est très recherché, mais bien d'autres animaux sont chassés, et fournissent couramment ou occasionnellement de la viande : le pangolin (*mpissi*, très gros, et *nkaka boni*, plus petit), le porc-épic *(ngoumba)*, le renard *(mbakou)*, une sorte de panthère, assez forte et rousse *(ndessi)*, le varan *(libingui)*, plusieurs espèces de rats, dont le rat-palmiste *(louvali)*, le galago *(mbingui)*, et enfin de nombreux singes : chimpanzé *(kivangui)*, cynocéphale *(mpoundi)*, museau bleu, etc. Certains interdits alimentaires protègent le gorille, dont la chair n'est pas consommée. Les Yombé ne mangent pas les iguanes, pourtant nombreux, les serpents, ni les crocodiles, comme s'ils répugnaient à consommer ce qui rampe.

La chasse au filet se pratique partout, en toutes saisons, mais elle est moins courante en forêt — sauf en ce qui concerne les pygmées qui s'y livrent activement — que dans les zones où s'étend une mosaïque de savanes et de bosquets. Elle s'engage par temps sec, car le filet imprégné d'humidité serait trop lourd à porter. Lorsqu'un pisteur a découvert des traces de gibier, une expédition est montée, qui aura pour but de débusquer les bêtes, généralement réfugiées sous le couvert des arbres. La tâche de chacun est fixée, et le départ a lieu très tôt le matin. Les chasseurs tendent les filets, ou *makondi*, à la lisière du bois, et s'embusquent derrière lui. Un mouvement tournant a conduit le reste de la troupe à l'opposé. Au signal convenu, les rabatteurs, parmi lesquels les enfants sont admis, font alors le plus de bruit possible, en revenant vers les chasseurs. Ils sont accompagnés de chiens qui donnent rarement de la voix, mais furettent partout, et portent au cou de grosses clochettes en bois. C'est surtout le gibier de taille moyenne qui est ainsi capturé : antilopes, sangliers, mais également petits carnassiers et porcs-épics. Le partage donne ensuite à chacun ce qui lui revient, selon la coutume : part du chef de terre, part du pisteur, part des rabatteurs, part des chasseurs.

Mais les pièges les plus divers ont aussi la faveur des hommes, qui peuvent de cette façon opérer individuellement, ou du moins en groupes réduits. Il existe plusieurs sortes de collets adaptés au poids et à la force de l'animal recherché. Avec la racine du palmier, dépouillée de son écorce, ou avec les fibres du *pounga* (ou triumfetta, plante textile poussant naturellement, et dont les essais de culture industrielle furent tentés après 1945 dans le Niari), on tresse une liane très solide qui est accrochée à l'extrémité d'un arbuste. Celui-ci est maintenu replié grâce à un système qui se déclenche lorsque la bête pose la patte sur une planchette, en équilibre instable au-dessus d'un trou. Le nœud coulant qui termine la liane est brutalement soulevé du sol, et happe la tête ou les pattes de l'animal qui se trouve suspendu, vite étouffé, ou à la merci du chasseur. Des pièges de même type, mais plus petits, sont faits avec des gaulettes flexibles, plantées dans le sol et recourbées : ils sont destinés aux rats et petits rongeurs. Les buffles sont pris souvent dans les collets classiques, tendus sur leur passage, mais non fixés : l'extrémité libre est simplement attachée à un fragment de tronc très fourchu : le buffle, se sentant pris, entraîne le morceau de bois qui s'accroche partout ; les efforts que fait la bête pour s'enfuir l'épuisent, et resserrent encore davantage le nœud.

Le *liyemba* est un piège écraseur ; une sorte de palissade est établie le long d'un versant ; elle comporte, de place en place, une ouverture. Quand le buffle veut passer, il longe la clôture jusqu'aux emplacements libres, et lorsqu'il s'y engage, il heurte une liane qui retenait au-dessus de sa tête une lourde pièce de bois qui tombe et l'assomme. Des pièges écraseurs de dimensions plus réduites attrapent le petit gibier : en venant ronger une noix de palme, le rat détruit le fragile équilibre qui maintient obliquement un panneau lesté de grosses pierres, qui s'abat sur lui. Il existe aussi des trappes creusées en forme de V, dont le fond est parfois muni de sagaies ; elles sont destinées surtout aux sangliers : poursuivi, l'animal suivant sa piste habituelle s'engage sur une couverture de branchettes et de terre qui cède sous son poids ; ayant alors les pattes resserrées sous lui, et se trouvant sans point d'appui possible, il est réduit à l'impuissance et tué sans aucun risque. Enfin, les oiseaux sont capturés avec une glu fabriquée à partir du latex de diverses plantes. Mais c'est aujourd'hui le fusil qui se montre le plus efficace contre les animaux gros et moyens, et il n'est plus guère que les petites bêtes pour être piégées.

La viande qui n'est pas consommée immédiatement est fumée. L'opération est extrêmement

simple : on creuse dans le sol une fosse rectangulaire sur laquelle est disposée une sorte de grille amovible, parfois très rudimentaire. La viande est placée sur cette grille et couverte de feuilles, d'une vieille toile, d'une plaque de tôle. On entretient sous elle un feu modéré, suffisant pour la boucaner, mais non pour la cuire ; elle durcit et charbonne en surface, mais se conserve ensuite assez longtemps, bien qu'elle ne soit pas à l'abri des mouches qui viennent trop souvent pondre leurs œufs. Mais la viande est fumée surtout pour supporter le transport vers la ville, où elle est rapidement vendue.

c) La pêche

La pêche revêt des formes diverses. Il importe de distinguer la pêche en rivière, pratiquée partout selon les besoins, et la pêche dans les lacs et sur la côte dont le but, initialement vivrier, est devenu de plus en plus commercial. La première utilise au moins deux méthodes traditionnelles, qui sont le poison et les nasses. L'empoisonnement *(boumi)* a toujours été pratiqué dans les rivières du Mayombe ; c'est une opération collective, qui s'accompagne de précautions et de rites divers. Les toxiques employés sont nombreux : il en existe plus de dix, parfois très violents, dont certains tuent et d'autre engourdissent seulement le poisson. Les plus utilisés sont *makembi (Strychnos aculeata Sol)* et *mingongolo*, tirés de fruits sauvages écrasés, ainsi que *lingoumba*, extrait d'écorces et de feuilles pilées ensemble ; *fiémi (Diospyros spp.)* est pétri avec de la terre et modelé en boules qui sont placées dans des nasses ; *biyaka* (*Tetrapleura tetraptera* Taub.) n'est efficace que sur de petits poissons. Depuis quelques années, on s'est aperçu que le crésyl, désinfectant qu'il suffit d'acheter dans les magasins de la ville, avait des effets identiques ! En général, le poison est jeté dans le cours d'eau en amont d'un petit barrage de branchages et de feuilles, qui retiendra les poissons atteints.

Les nasses sont immergées en pleine eau, ou insérées en plusieurs points d'une sorte de barrière comportant des passages libres où le courant est plus violent. Le petit *ndika*, fait en bambou, mesure une soixantaine de centimètres de long, et son diamètre est de 30 à 40 cm. Il a donc une forme assez ramassée, et comporte deux ou trois cônes intérieurs ouverts du côté amont, avec un passage étroit du côté aval. Il est appâté avec des noix de palme, du manioc roui, des feuilles de *manga*. Le grand *ndika* est beaucoup plus rare : assemblé à l'aide de fortes gaulettes, il peut avoir 2 m de diamètre, mais son emploi tend à disparaître. On en trouve encore quelques-uns sur la Loundji, et il y en avait récemment sur la Ndola ; les pêcheurs prétendent avoir pris avec cet engin des lamantins, dont l'existence réelle en ces lieux est contestée, mais qui figure dans les légendes locales sous l'aspect de la sirène, la « mamiwatta » du Gabon, dont l'appel attire parfois les êtres humains au fond des eaux. Enfin, *miyonga* est une nasse mince et longue — jusqu'à 3 m — insérée également dans les barrages, et qui capture les crevettes et les missalas[1].

Tous les enfants et les jeunes gens se confectionnent des lignes de fortune avec une branchette flexible, un bout de ficelle et une épingle recourbée ; cela n'exclut pas le succès, au prix de quelques heures de patience... Certaines pêches se pratiquent la nuit ; avec une simple matchette, les hommes tuent le poisson qu'attirent des flambeaux penchés au ras de l'eau. En saison sèche, dans les bras morts des marigots et sur le bord des étangs, les femmes plongent des paniers sans fond retournés, et prennent à la main les silures tapis dans la vase.

La pêche selon ces méthodes traditionnelles n'est, presque partout dans le Kouilou, qu'une activité parmi d'autres ; mais certains villages, situés le long de la côte ou au bord des lacs, se sont spécialisés dans la production du poisson destiné à la consommation urbaine. Ils ont dû alors adopter des techniques nouvelles, seules capables d'alimenter un courant commercial.

Cette évolution est assez récente, puisque liée au développement de Pointe-Noire. Avant la guerre de 1939-1945, les administrateurs rapportaient souvent leur étonnement devant le faible intérêt manifesté pour la pêche par les Vili. Ceux-ci paraissaient se contenter de tirer de l'Océan

1. Sorte de crevette de grande taille, à chair très fine, abondante dans certains cours d'eau : Loémé, Ndola, Loundji, Noumbi...

les quelques poissons nécessaires à leur nourriture, mais il n'y avait aucune production pour l'échange avec des régions intérieures. La situation a évolué rapidement avec la croissance du chef-lieu dont les besoins ont augmenté très vite, et il existe à présent des villages de pêcheurs. On les trouve surtout dans une aire à l'intérieur de laquelle les relations avec Pointe-Noire sont relativement aisées et rapides. Ils se situent près du lac Nanga (Tchisséka est le plus important), et autour du lac Cayo ; le long de la côte, ils s'égrènent de Bas-Kouilou à la frontière du Cabinda : les principaux sont Bas-Kouilou, Loango, Pointe-Noire, Djéno et Massabi. Plus au nord, les distances deviennent trop grandes : à Kounda, à Konkouati, les villageois se consacrent moins exclusivement à la pêche, parce que l'évacuation du poisson est beaucoup plus aléatoire.

Les techniques utilisées dans les lacs ou l'Océan sont à peu de chose près les mêmes, probablement parce que leur adoption assez récente n'a pas encore permis leur évolution différenciée. Sur les rives des lacs, on retrouve des nasses de dimensions variées, immergées à faible profondeur dans les herbes aquatiques ou les papyrus. Les pêcheurs utilisent également une foëne comportant un long manche, à l'extrémité duquel sont solidement fixées trois ou quatre pointes acérées ; ce harpon est appelé *tchimanga*. La ligne de fond est d'usage courant, en eau douce comme en eau salée. Certaines lignes, dans le lac Cayo, comptent plus de 300 hameçons. Mais la plus grande partie des prises est réalisée grâce à des filets de toutes tailles et de formes diverses : éperviers, sennes, filets maillants, etc.

L'épervier, *ntrafo*, trouve plutôt son emploi dans les lacs et les lagunes, où l'épaisseur d'eau est faible, que dans l'Océan. Il est d'introduction récente : ce sont soit les Portugais, soit les pêcheurs originaires d'Afrique Occidentale (Popo, Pédah, etc.) qui l'on amené. Son adoption est loin d'être généralisée. La senne à poche, *nsiti*, est un engin qui peut atteindre 500 m de longueur, sur 8 à 12 m de chute, et dont les mailles vont en se rétrécissant. Son maniement exige deux équipes : l'une reste sur la rive, où elle retient par la ralingue supérieure l'une des extrémités ; l'autre monte dans une pirogue qui s'éloigne perpendiculairement à la côte, puis décrit un demi-cercle et revient de la même façon au rivage, en mouillant la senne. Celle-ci emprisonne alors un certain volume d'eau. Les deux équipes halent ensemble en se rapprochant l'une de l'autre, ramenant la poche sur la plage où sont déversées les prises. Celles-ci sont rarement abondantes, et le rapport d'un coup de senne paraît peu proportionné à l'effort qu'il exige et au prix de revient de l'engin. Il existe en quelques points de très petites sennes sans poche, faites d'une nappe de filet plus ou moins large tendue entre deux perches ; deux hommes suffisent à son maniement sur des hauts-fonds (lac Cayo, baie de Loango) ; elle ne permet la capture que de petits poissons, mis ensuite à sécher au soleil. Il n'est guère que des originaires du Cabinda pour s'en servir, et leur rendement est très médiocre. Plus rudimentaire encore est la simple claie à deux manches, qui, plongée dans l'eau depuis la pirogue, ramène quelques sardinelles quand les bancs sont très épais.

Les grands filets maillants sont de très loin les plus courants. Selon leur destination — en mer ou en eau douce, pour gros ou pour petits poissons — la taille de leurs mailles est différente, ainsi que les dimensions générales. (Les moyens financiers du propriétaire jouent leur rôle, car s'il le peut, il ajoutera des nappes supplémentaires.) Dans l'Océan, ils sont immergés au large, souvent à la tombée de la nuit, et maintenus en surface par des flotteurs en bois, à travers lesquels passent une ralingue. Ils restent verticaux grâce à des languettes de plomb accrochées à la partie inférieure, ou simplement des pierres formant lest. Leur longueur varie de 50 à 250 m. Dans les lacs, ils sont arrimés aux deux extrémités à des piquets fichés dans le fond, et qui dépassent au-dessus de l'eau.

La provenance de ces filets est double : ou bien ils sont importés, notamment de France, et leur prix de revient est considérable, surtout lorsqu'ils sont en nylon (jusqu'à 200 000 F pour les plus grands) ; ou bien ils sont fabriqués sur place par les pêcheurs eux-mêmes. Pendant longtemps, la matière première est venue du Mayombe, et spécialement des régions Yombé et Loumbou de la rive droite du Kouilou. Il s'agissait d'un fil, produit à partir d'une liane appelée *loufori*. On en prenait l'aubier, qui était martelé pendant un ou deux jours pour le ramollir, puis mis à sécher au soleil ou au feu. On le pétrissait ensuite pour l'assouplir, et l'on pouvait alors en tirer de longues fibres qu'il ne restait plus qu'à tresser. On en faisait un petit écheveau, ou *nkalala*, dont la vente

sur la côte était assurée. Jusqu'à une date récente, le commerce des *mikalala* (c'est le pluriel de *nkalala*) a été une élément important de l'activité économique dans le district de Madingo-Kayes. Aujourd'hui, les pêcheurs achètent plutôt des écheveaux de coton ou de nylon dans les magasins de Pointe-Noire.

Quel qu'il soit, le fil est enroulé sur une navette plate, en bois, d'une vingtaine de centimètres de long sur 2 ou 3 cm de large, pointue à l'avant et munie d'une large encoche à l'arrière : elle est nommée *loubânza* (fig. 72). Cette navette, maniée avec beaucoup d'adresse, permet de tisser les mailles ou de les réparer, lorsqu'un requin ou quelque gros poisson, en se débattant, a causé des dégâts. Afin de donner plus de résistance aux filets, surtout à ceux qui sont utilisés en mer, ceux-ci subissent une sorte de tannage sommaire. Un arbuste de la savane, le *tchimbânzi (Bridelia ferruginea?)* fournit son écorce, achetée par sacs entiers à Saint-Paul et Patra. Elle est écrasée, puis étendue d'eau, et cette décoction est versée dans une grande pirogue hors d'usage, où le filet est mis à tremper pendant quelque temps. Ainsi fabriqué par le pêcheur lui-même, un filet revient près de 50 % moins cher, et l'on comprend pourquoi le spectacle de l'homme assis sur une chaise ou même par terre, ajoutant maille après maille à une nappe qui s'allonge rapidement, est si courant.

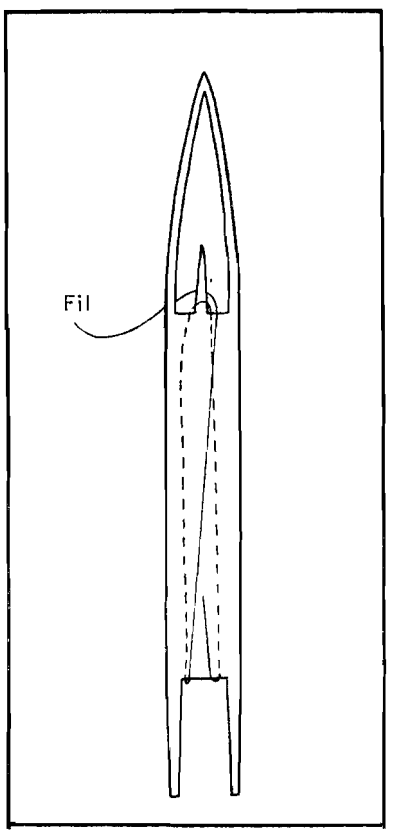


FIG. 72. — Navette à tisser les filets.

S'il est normal que la pêche sur les lacs et les cours d'eau se pratique à partir de pirogues de taille modeste (5 à 7 m de longueur totale ; 0,60 à 0,80 m de largeur maximum), assez fines de ligne, il est plus étonnant que les mêmes soient utilisées sur la côte par les Vili pour la pêche en mer. Ces engins monoxyles sont même ici de formes particulièrement lourdes, d'aspect massif. Ils sont taillés par des artisans, à l'aide d'une simple herminette, dans les billes de bois provenant de radeaux disloqués, et qui ont été rejetées sur la plage, à Bas-Kouilou et à Massabi essentiellement. Les pirogues sont le plus souvent en okoumé, parce que cette essence est abondante et qu'elle flotte bien. Quelques-unes sont en tchitola, plus rarement en limba. Elles coûtent à l'acheteur une vingtaine de milliers de francs, tant en espèces qu'en cadeaux divers faits au fabricant pendant la durée de son travail. Le temps d'utilisation paraît être d'au moins cinq ans : le taux d'amortissement annuel est donc assez faible. L'entretien est réduit au minimum — protection contre la chaleur par des branchages, pendant la journée — et le plus souvent, de petites plaques de tôle clouées redonnent une étanchéité suffisante lorsque des fentes se produisent.

La propulsion de ces pirogues est assurée par des pagaies assez longues, formées d'un manche à l'extrémité duquel est fixée ou insérée une planche ou une plaque de bois en forme de losange arrondi. Lorsque le pagayeur est seul, il donne, tout en restant debout, deux coups de pagaie appuyés, alternativement à droite et à gauche, afin de maintenir son cap. A deux, ce changement de côté est évidemment inutile, mais les mouvements doivent être bien synchronisés. Quelques pagaies sont d'un seul tenant, avec une extrémité allongée et aplatie.

Un certain nombre de pirogues sont conçues pour être équipées d'une voile, technique qui a été importée des régions côtières plus méridionales. Dans un article datant de 1875, un missionnaire catholique de Landana parle du petit trafic côtier qui était assuré par des embarcations à voile appelées « palhabote » de fabrication locale. La mission d'exploration allemande du docteur Guesfeldt, présente à la même époque sur les lieux, en reproduit le dessin, qui pourrait avoir été fait de nos jours. Un mât est dressé vers l'avant, au 1/4 de la longueur ; il passe dans un trou

creusé dans une planche transversale clouée sur les bords, et repose dans un creux aménagé au centre d'un tasseau fixé dans le fond. La voile est triangulaire, souvent rapiécée, voire faite de morceaux de diverses provenances cousus ensemble, et une écoute tenue à l'arrière la maintient tendue. La disposition générale est mauvaise, peu rationnelle ; le piroguier est obligé de rester à l'arrière pour empêcher l'embarcation de s'enfoncer à l'avant. La voile permet cependant, en saison des pluies surtout, d'économiser les efforts pour aller en mer ou en revenir, en profitant des brises littorales.

Mais le progrès le plus récent est constitué par l'utilisation du moteur hors-bord. Pour l'installer, il faut modifier l'arrière de la pirogue, en coupant la partie effilée, qui est alors remplacée par un tableau plat et vertical. Très rares sont les pirogues conçues, dès le stade de la fabrication, pour cet aménagement, et taillées en conséquence. Mais le moteur hors-bord, s'il permet de gagner beaucoup de temps sur les déplacements et d'allonger les heures de pêche, ou de gagner des lieux moins fréquentés, coûte par contre assez cher, et n'est pas à la portée de tous.

En dehors des pagaies, l'équipement d'une pirogue normale ne comporte guère qu'une écope en forme de sabot sans talon, et une « ancre », constituée le plus souvent par une lourde pièce de métal, récupérée chez un ferrailleur ou sur un terrain vague. Si anadaptées qu'elles apparaissent, les pirogues Vili s'aventurent tout de même assez loin au large, couramment à plusieurs kilomètres et très souvent de nuit. Elles reviennent à l'aube et sont tirées sur la plage, puis le filet est déroulé, démêlé et replié sur le sable, avant d'être réparé s'il en a besoin, et parfois mis à sécher sur des sortes de chevalets en bois.

Au village des pêcheurs de la Côte Mondaine (Pointe-Noire), on peut voir une demi-douzaine d'embarcations d'un type différent des pirogues normales. Il s'agit de grosses barques mesurant de 8 à 10 m de longueur, larges de 1,20 m à 1,50 m en leur partie médiane. Elles se composent d'une coque arrondie en berceau, renflée, relevée à ses extrémités, et dont le bord supérieur est surélevé par un morceau de bois plus épais que la coque elle-même. Des planches fixées transversalement permettent à 6 ou 8 rameurs de s'asseoir par groupes de deux, leurs pieds prenant appui sur des tasseaux cloués dans le fond. La coque est souvent décorée de couleurs vives. Ces pirogues appartiennent à des Dahoméens ou des Ghanéens, qui constituaient un noyau très actif de pêcheurs jusqu'en 1962, et qui les avaient amenées de leurs pays, par bateau. Elles servaient presque exclusivement à la pêche à la senne. La direction en est assurée par un barreur qui utilise une pagaie pour godiller à l'arrière. Il est assez curieux de constater que tenant pourtant bien la mer, elles ne sortaient jamais de la baie de Pointe-Noire. Peut-être est-ce simplement parce qu'elles demandent, pour être manœuvrées, l'entente d'un groupe d'hommes, et que la pêche n'a jusqu'ici en aucun endroit dépassé le stade de l'entreprise individuelle ou familiale ? Mais elles sont cependant la cause d'une certaine évolution économique : le mouillage et le halage de la senne exigent 12 à 20 personnes ; le propriétaire les rémunère sur le produit du travail ; il ne s'agit pas ici de salariat, mais de gens qui viennent s'embaucher à leur gré pour gagner quelque argent, ou le poisson de leur repas ; les effectifs des équipes et leur composition changent d'un jour à l'autre.

La production de poisson est très irrégulière. Elle atteint son maximum pendant la saison sèche, lorsque sont présents les bancs de *makouala* et de *massounzi* (sardinelles). Les pêcheurs ont alors de la peine à écouler leurs prises. Ceux de Pointe-Noire sont les mieux placés ; les autres dépendent davantage du bon vouloir des commerçants et des transporteurs. Une partie de la production est séchée ou fumée ; seule est séchée la toute petite friture, capturée par exemple dans la baie de Loango ; les poissons restent simplement au soleil, sur le sable, non sans que les oiseaux — et notamment les corbeaux — prélèvent leur dîme. Ils sont ensuite mis dans des sacs et emportés. Le fumage se pratique grâce à des installations parfois bien rudimentaires. Il s'agit souvent d'un simple fût de tôle qui a été percé, sur le pourtour, de trous dans lesquels sont passées des tiges de fer formant une sorte de grille. Les poissons y sont placés en couches successives, au-dessus d'un feu. Mais l'opération se pratique également, comme pour la viande, grâce à une petite fosse, voire même à l'intérieur d'une case, sur une claie en bois. Il existe enfin, en plusieurs endroits, des tables de fumage d'assez grandes dimensions, de fabrication locale, montées sur des pieds de bois, et protégées latéralement par des murettes de terre ou de briques. Les poissons, disposés en

une ou plusieurs couches selon les espèces, ne subissent pas toujours de préparation. Les gros seulement sont vidés, certains roulés en anneau, la queue étant maintenue contre la tête par un rayon de nageoire qui les transperce toutes deux. La durée de l'opération est d'un à trois jours, et le produit qui en résulte n'est pas d'une très grande qualité : incomplètement transformé, il devient impropre à la consommation après une période trop courte, ce qui limite ses possibilités d'écoulement sur le marché.

d) Activités secondaires

Si la pêche ainsi conçue, avec ses prolongements, est déjà une spécialisation, elle n'intéresse pas plus de quelques centaines d'hommes. Dans le cadre de la vie traditionnelle, elle n'occupe le paysan — comme d'ailleurs la chasse — que de façon assez temporaire. L'emploi du temps de la population masculine adulte, dans la plupart des cas, est très lâche, et les tâches qui lui incombent sont beaucoup moins pesantes que celles qui reviennent aux femmes. Les hommes peuvent même, dans une large mesure, les concilier avec un travail salarié qui leur laisse libre encore une partie de la journée : le manœuvre, le bûcheron, le chauffeur d'une exploitation forestière ou minière habitent assez fréquemment au village, et peuvent y rentrer chaque jour, le travail terminé. Mais là où il n'est pas d'emplois possibles, ils disposent de très nombreuses heures de loisir ; même s'ils se décident à créer et entretenir une petite plantation de cacaoyers ou de caféiers, ils peuvent consacrer bien du temps au « bricolage », aux occupations diverses, à la flânerie et aux palabres.

La fabrication des nattes, de moins en moins répandue cependant, est l'une de ces occupations traditionnelles qui fournissaient autrefois une sorte de monnaie d'échange entre groupes humains voisins. Elle utilise comme matière première la tige de diverses plantes du sous-bois : *nkouala, nioli, nfoubi*, etc. Les plus belles nattes, tissées de façon à faire apparaître des dessins géométriques stylisés (en particulier le lézard) se fabriquent avec la fibre du pandanus, ou *foubou*, cet arbre aux très longues feuilles épineuses rappelant celles du sisal, et qui croît dans les sols marécageux. On opère comme pour le palmier-raphia : cueillette matinale de la flèche centrale, séchage au soleil, dépeçage au couteau, blanchissage. Les couleurs sont obtenues à l'aide de teintures végétales : l'écorce écrasée ou bouillie du benzi *(Allanblackia klainei ?)* donne la couleur jaune ; celle du padouk *(Pterocarpus soyauxii)*, réduite en poudre et macérée, la couleur rouge ; celle de l'*Ongokea klaineana*, la couleur noire, que donne également une certaine boue si l'on y laisse tremper les fibres.

Le petit élevage ne peut guère être classé parmi les occupations, car les bêtes vivent pratiquement en liberté complète. Si les volailles sont assez nombreuses partout, ovins et caprins se rencontrent surtout dans le Mayombe, les villages Vili paraissant les ignorer presque complètement[1]. Les hommes bâtissent quelquefois de petits poulaillers en tiges de bambous, légèrement surélevés, pour mettre les animaux à l'abri des carnassiers pendant la nuit ; mais le plus souvent, poules et poussins se réfugient dans les cases, où ils trouvent une partie de leur nourriture. Les moutons et les chèvres errent autour de l'agglomération, en un troupeau qui dépasse rarement une quinzaine de têtes. Aux heures chaudes de la journée, ils viennent se coucher à l'ombre des cases, lorsque ce n'est pas sous le *moanza*, d'où il faut les chasser pour s'asseoir, puis repartent brouter le long des pistes. L'intérêt pratique de ce cheptel pour la population est médiocre. A proximité des villes, quelques œufs sont vendus de temps en temps à des Européens de passage, mais ils sont partout, ainsi que les poulets, objets de cadeau à un visiteur. Moutons et cabris sont parfois sacrifiés à l'occasion d'une fête familiale ou traditionnelle, mais les femelles ne sont jamais traites. Il est vrai que dans le Kouilou, poissons ou gibier fournissent de la viande en quantité suffisante, et que les besoins en protéines sont couverts à peu près partout.

Les travaux des hommes s'effectuent la plupart du temps pendant la matinée, et se termi-

1. D'après l'enquête agricole de 1958-1959, pour 100 exploitations, il y aurait en région de savane, 4 ovins et 400 volailles (canards, poules et coqs), et en zone forestière, 46 ovins et 410 volailles. Cette différence était déjà marquée au début du siècle, où les administrateurs avaient noté l'importance relative du petit cheptel dans les villages du Mayombe.

nent au début de l'après-midi. Entre 13 h et 15 h, on voit ceux-ci venir s'installer l'un après l'autre sous le *moanza*, dont le feu est ranimé. Assis sur un tabouret, un banc, une chaise en bois, ils mangent lentement et en silence dans de petits récipients en fer que les femmes leur apportent ; puis ils font la sieste dans les chaises longues rustiques, mais très confortables. La fumée éloigne les moustiques et les fourous (simulies), tandis que les chiens du village viennent se coucher près du foyer, le nez contre les cendres, que les volailles picorent les miettes tombées au sol, et que les enfants jouent dans la poussière. Accroupies au seuil des cases, les femmes récurent patiemment les timbales et les marmites. L'animation ne grandira guère, même à la tombée de la nuit qui survient toute l'année entre 18 h et 18 h 30, sauf si quelque affaire coutumière demande à être réglée.

Les palabres sont fréquents : question de divorce, à propos duquel se pose le problème du remboursement de la dot, toujours difficile à évaluer, mésentente entre époux, dont l'un ne veut plus de l'autre, affaire de « fétiche », de sort jeté, de dette non remboursée, de mariage projeté, etc. En encourageant la formation de cellules politiques au niveau du village, les autorités ont créé d'autres sujets de réunions. Selon la gravité des cas, la séance est présidée par le chef de village, le chef de terre ou le chef de canton ; elle peut durer la journée entière et reprendre le lendemain, toutes occupations interrompues, ou seulement quelques heures en fin d'après-midi. Elle ne concerne parfois que les hommes, qui en débattent entre eux ; mais souvent, le *moanza* est entouré par le cercle des femmes, assises à terre, silencieuses et comme indifférentes, mais profondément attentives lorsque l'une d'entre elles est en cause.

Le rite est toujours le même. Après un long silence, le chef parle pour exposer le cas soumis à l'examen ; puis chacun des hommes se lève à son tour, expose son point de vue avec force gestes des bras et de la tête, et toute une mimique véhémente, attaquant les arguments adverses, mais sans animosité véritable, malgré la violence du ton. Chaque détail est mis en cause, pris et repris sous tous ses aspects, et personne ne se laisse convaincre sans avoir lutté pied à pied pour défendre son opinion. L'essentiel n'est-il pas avant tout, quel que soit le résultat final, de faire « un beau palabre » ? De temps en temps, l'assemblée entière entonne une courte mélopée, ou répond au « yo-yo » interrogatif de l'orateur, par un sonore « yo-yo ! » collectif[1].

Vers 20 h, la plupart des villageois vont dormir, car ils se lèvent souvent dès 5 h du matin, et l'on voit s'éteindre très vite les rais de lumière des lampes-tempête ou des bougies. Seuls demeurent quelques jeunes gens groupés autour d'une guitare de fortune ou d'un moderne poste de radio à piles, et le petit troupeau des chèvres et des moutons qui se serrent près des cases. Toute vie paraît bientôt s'arrêter, jusqu'au lendemain où, avant que la nuit ne s'achève, l'existence quotidienne des hommes reprendra son cours avec la même lenteur séculaire, que les concepts et les exigences du monde moderne n'ont pas encore réussi à modifier vraiment.

PETITS VILLAGES ET AGGLOMÉRATIONS FERROVIAIRES

Nous avons vu que la répartition des hommes, dans le Kouilou, était très irrégulière, et qu'au cours des dernières décennies s'était produit une sorte de regroupement le long des voies de communication. Ces déplacements, une évolution de la mentalité, ont eu et continuent d'avoir des répercussions sur l'habitat : les villages ont tendance à se diviser. En même temps, des modifications sont intervenues, entraînant l'emploi de méthodes de construction plus pratiques. Mais il y a lieu de distinguer entre les agglomérations rurales et celles qui ont grandi autour des gares ; ces « bourgades ferroviaires » d'origine récente constituent une forme de transition entre la campagne et la ville : dans leur paysage comme dans leur population, apparaissent des traits originaux ; à travers eux se fait sentir le passage du genre de vie traditionnel à une conception plus évoluée de l'existence.

1. Onomatopées traditionnelles qui signifient simplement : « Écoutez-vous ? — Nous écoutons ! », et qui réveillent en quelque sorte l'attention de l'auditoire.

A. LES VILLAGES

Bosquet verdoyant au milieu de la savane, ou clairière dans la forêt, le village est le témoin le plus tangible de la présence des hommes. Dans ses dimensions et dans son aspect, il n'est pas immuable : les modifications qu'il subit actuellement reflètent les changements qui se produisent au sein d'une société rurale où s'infiltrent peu à peu des modes de pensées nouveaux.

1. Dimensions et aspects des villages.

Dans l'ensemble du département, on compte aujourd'hui près de 275 villages. La population moyenne de l'un d'eux est donc de 145 habitants, chiffre assez élevé si on le compare à ceux qui ont été relevés dans d'autres régions congolaises, par exemple le nord du pays (moyenne : 115 habi-

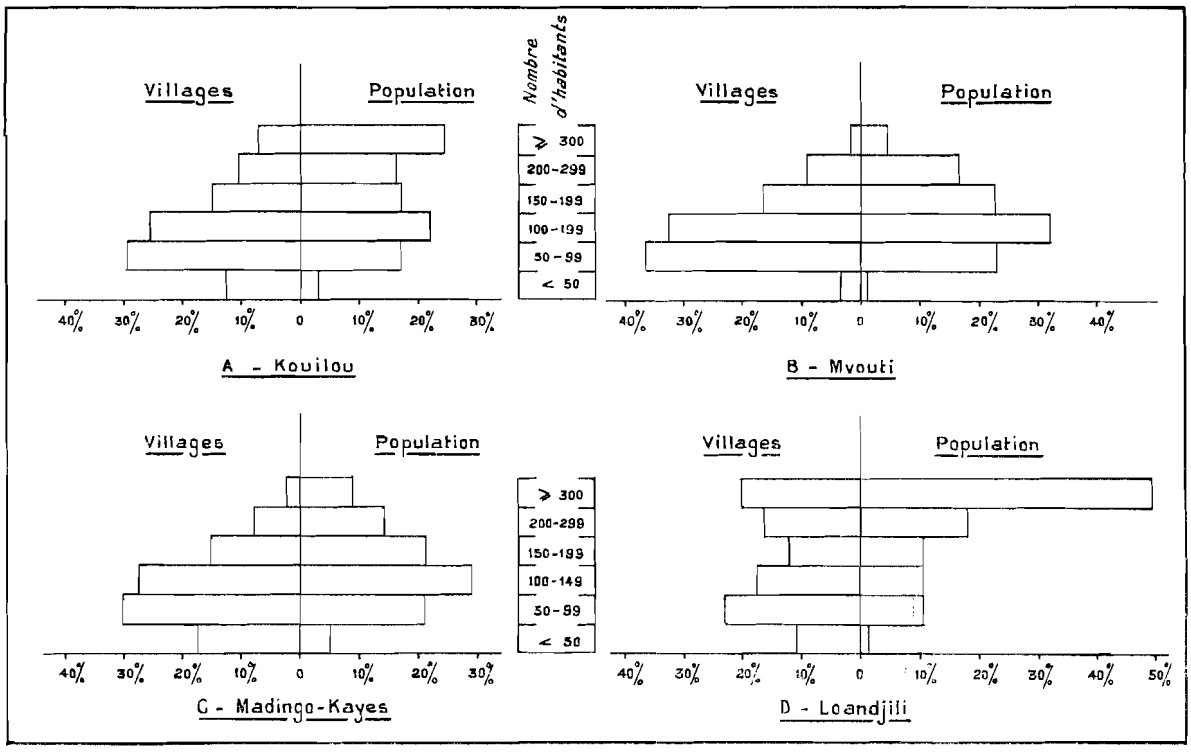


FIG. 73. — Répartition de la population rurale selon les dimensions des villages.

tants). Mais il existe de fortes différences d'une zone à l'autre, et en particulier entre les sous-préfectures (fig. 73) ; celle de Loandjili offre une moyenne de 191 habitants par village, celles de Mvouti et de Madingo-Kayes moins de 115 habitants. Cette opposition n'est pas surprenante, si l'on se rappelle l'histoire des mouvements de population, et la relative concentration qu'ils ont provoquée en certains points. Sur 47 villages dépassant 200 habitants, 28 se trouvent dans la sous-préfecture de Loandjili, et leur répartition n'est pas le fait du hasard : ils se situent aux abords immédiats de Pointe-Noire (Loandjili, Siafoumou, Koufoli), ou au sud-est de la zone côtière, entre la ville et la frontière. Les dimensions de ces derniers villages sont même tout à fait inhabituelles, puisque quatre d'entre eux comptent plus de 500 habitants : Tchissakata, 517 habitants, Tchintanzi, 819 habitants, Tandou-Bizenzé, 823 habitants ; Nzassi, 1 086 habitants. Mais ici, l'arrivée de très nombreux réfugiés du Cabinda a beaucoup contribué à ce gonflement des effectifs. De ce

fait, les deux cantons de Djebba et Tchiamba comptent plus des deux tiers de la population totale de la sous-préfecture.

Les autres gros villages montrent une plus forte dispersion, mais leur origine est souvent remarquable : près de Holle, Mboukou (478 habitants), Tchikanou (447 habitants), Tchitondi (331 habitants), sont situés sur l'emplacement « stratégique » qui commandait autrefois l'entrée du Mayombe par la piste traditionnelle ; dans la région de Kakamoèka, Yembo (361 habitants) et Loaka (568 habitants) sont des chefs-lieux anciens où résident des chefs coutumiers influents ; près de Madingo-Kayes, Kanga (256 habitants), Loukouala (244 habitants), Kouani (215 habitants) ont bénéficié de l'attraction provoquée par le poste administratif. L'ancienne capitale royale, Diosso, occupe évidemment une place à part ; on a vu par ailleurs avec quelle rapidité elle déclinait désormais.

Ce sont 40,5 % des villages qui comptent de 100 à 200 habitants, et ils rassemblent 40,3 % de la population. La plus forte proportion est réalisée dans la sous-préfecture de Mvouti, où les chiffres sont respectivement 48 % et 56,5 %. Il ne s'agit pas sans doute d'un hasard : comme il a été constaté aussi dans le nord du Congo, les agglomérations sont généralement plus petites en forêt qu'en savane, sauf lorsqu'interviennent des facteurs physiques ou humains particuliers. Le nombre de très petits villages (moins de 50 habitants) est assez faible : moins de 40 pour tout le Kouilou, et 3,4 % de la population totale. Mais ces données numériques, fondées sur le recensement officiel annuel, ont besoin d'être sérieusement interprétées pour qu'apparaissent les situations régionales réelles.

La notion même de village est sujette à discussion, et n'est employée surtout que pour faciliter les opérations administratives. Dans l'esprit des habitants, l'appartenance à une agglomération est bien souvent reléguée au second plan par le sentiment de l'appartenance à un clan. Ainsi, en 1959 la population de Tsimboungou, au nord-ouest de Mvouti, comprenait trois groupes dont un seul était né sur place ; les deux autres étaient venus quelques années auparavant, l'un de Kikoba, l'autre de Bouloungui. Les gens qui les composaient considéraient leurs cases comme appartenant à Kikoba et à Bouloungui, comme s'ils avaient, en partant, emporté avec eux une parcelle du terrain où résidait encore leur clan. Tsimboungou se trouvait donc pratiquement formé de trois villages mêlés, car les cases mêmes étaient imbriquées. En pareil cas cependant, la réalité de l'agglomération, sur le terrain, était indiscutable, et sa population correspondait aux données chiffrées du dénombrement officiel, mais l'inverse est beaucoup plus fréquent.

En pays Vili, plus encore qu'en pays Yombé ou Loumbou, l'habitat est presque partout fractionné, et la distinction est loin d'être toujours faite entre les différents hameaux ou « campements » dispersés constituant un village. En forêt dans la zone du C.F.C.O., l'origine de cette situation est souvent récente. Au moment où les habitants ont émigré vers la voie ferrée, ils ont eu parfois des difficultés à trouver des terrains suffisamment étendus pour s'installer tous ensemble, dans une partie du Mayombe qui est bien plus tourmentée que les pays de Ncessé ou de Tchimpézé d'où ils arrivaient ; ou bien les départs d'un même village se sont échelonnés, et chaque groupe a fondé au point d'aboutissement son hameau particulier, en lui conservant parfois son nom d'origine. Le même phénomène a joué ailleurs, par exemple dans la région de Kakamoèka, lorsque la main-d'œuvre s'est rapprochée des chantiers. C'est pour cette raison qu'il y a aujourd'hui quatre Gounda, deux Miyamba, trois Matandala, trois Kissafou, cinq Doumanga, etc. Tantôt chaque hameau est considéré comme autonome, et l'administration les distingue les uns des autres par un numéro d'ordre (Matandala I, Matandala II, Matandala III), par une indication de nature ethnique (Loaka-Yombé, Loaka-Loumbou, Siné-Bamba Loumbou, Siné-Bamba Pygmées) ou de nature géographique (Kondi-Village, Kondi-Plage) ; tantôt elle regroupe plusieurs fractions sous un même nom, sans tenir compte de la division existant sur le terrain : Nioungui, Nzombo, Makaba comptent chacun deux agglomérations séparées.

A ce mouvement de fractionnement, qui pourrait être qualifié de primaire, s'en est plus tard ajouté un autre qui est venu renforcer les effets du premier, et qui se poursuit activement de nos jours. Il a deux causes essentielles, l'une psychologique, l'autre économique. A partir de 1925, les administrateurs français s'étaient efforcés de regrouper le plus possible les villages le long des

routes, afin de faciliter le contrôle de la population à tous les points de vue : démographique, sanitaire, fiscal, etc. L'opération avait assez bien réussi, en s'appuyant sur l'autorité encore intacte des chefs coutumiers. Mais aussitôt après le second conflit mondial, on vit les agglomérations regroupées se disloquer rapidement. Dans son rapport annuel de 1948, le chef de district de Madingo-Kayes signale : « Depuis quelques années (les villages) essaiment en d'innombrables campements familiaux à travers la forêt ». Il donne à ce mouvement de dispersion deux explications : la première est que les habitants veulent être près de leurs champs de manioc ; en une vingtaine d'années, les défrichements avaient peut-être atteint une superficie de forêt suffisamment étendue autour de chaque agglomération, pour que les femmes soient obligées d'aller trop loin, surtout dans la zone de savanes. La seconde est la perte de prestige des chefs, dont la fonction, écrit le même administrateur, « ne représente plus rien », et dont les prérogatives « sont battues en brèche par les jeunes ». Il ajoute : « Si le chef donne un ordre désagréable, on s'en va... » Il est probable aussi qu'après la période de guerre au cours de laquelle l'administration avait accentué sa pression et son contrôle, les villageois éprouvèrent le besoin de mettre un obstacle sérieux entre eux et le chef-lieu : une grande distance, ou une épaisseur suffisante de forêt. De ce fait, en 1948, les campements étaient pour 1/3 considérés comme inaccessibles.

Depuis cette époque, la diminution de prestige des autorités traditionnelles n'a fait que s'accentuer, et elle n'a été retardée, ici ou là, que par la personnalité puissante de tel ou tel chef. A partir de 1959, date de l'indépendance nationale, l'intervention du pouvoir et des autorités politiques a encore précipité l'évolution, en opposant partout, en brousse, jeunes ou responsables locaux des partis, et anciens ou chefs coutumiers. Les conséquences en ont été assez nettes et plus particulièrement en pays Vili, où l'individualisme est nettement développé. Mécontent d'une décision prise par le chef, du règlement d'un palabre, ou bien voulant éviter discussions et querelles à propos d'un différend, le chef de famille s'en va avec femme et enfants fonder un petit hameau, un écart, à quelque distance du village. Beaucoup d'agglomérations, surtout dans la région côtière, sont ainsi constituées par un noyau plus ou moins important et ancien, et par un nombre variable de hameaux, gros de cinq à dix cases, qui s'échelonnent le long de la route, avant et après le chef-lieu dont ils se sont détachés. Il s'agit donc d'une sorte de dispersion intercalaire, mais polarisée par les voies de communication. Il arrive même que plus rien ne distingue les unes des autres les différentes fractions du village, dont l'emplacement originel n'est plus guère signalé que par la présence des cases du chef. C'est le terme ultime d'une évolution, cependant encore rarement atteinte.

La façon dont les ruraux disposent les cases de leurs villages prouve qu'ils obéissent aux mêmes principes généraux que l'ensemble des habitants du pays. On retrouve donc dans le Kouilou deux types principaux d'agglomérations rurales : les villages en rectangle, et les villages-rues. Mais le respect de ce plan est peut-être moins systématique qu'ailleurs, et des facteurs secondaires introduisent ici davantage de fantaisie dans les différents aspects de l'habitat. Quant aux agglomérations qui se sont développées autour des gares, elles constituent une catégorie particulière : tel détail évoque le monde rural, tel autre les quartiers urbains. Il en résulte un paysage hétérogène, qui doit être étudié à part.

Le village de taille moyenne est formé le plus souvent d'un double alignement de cases qui sont disposées les unes au bout des autres, selon l'axe de leur plus grande dimension. Chacune des constructions est séparée de la suivante par un passage libre de 2 à quelques mètres. Cependant, certaines bâtisses sont placées dans une direction perpendiculaire à la première, peut-être parce qu'elles ont été élevées plus tard, et que la place manquait pour les intercaler entre deux anciennes. Même lorsque ce n'est pas le cas, les variations de la forme, les mesures ou l'orientation précise de chaque case, introduisent des décrochements plus ou moins prononcés vers l'avant ou l'arrière, qui rompent la régularité du plan d'ensemble. Dans les villages-rues, chacune des rangées est en retrait par rapport à la route, qui se creuse légèrement entre deux petits talus ; sur la plate-forme ainsi dégagée, que sillonnent presque toujours les rigoles ouvertes par le ruissellement, les enfants jouent, les chèvres et les brebis se couchent, les volailles grattent et picorent.

C'est là aussi que s'élève la case à palabres, — il y en a deux ou trois si la population est assez nombreuse — que l'on appelle ici *moanza*, équivalent du *mbongui* en pays lari ou du

« corps de garde » des villages gabonais. Il s'agit d'un simple toit à deux pentes, presque toujours constitué de matériau végétal fixé sur une armature de branchettes, et qui repose sur des piquets. Quelquefois, le *moanza* est limité par un clôture à claire-voie, beaucoup plus rarement par une murette de quelques décimètres de hauteur. A l'intérieur, un feu couve en permanence, alimenté par quelques gros morceaux de bois qu'il suffit de rapprocher de temps en temps. Autour de lui, sont disposés bancs, sièges et chaises longues rustiques, et parfois un gros tam-tam d'appel fait d'un tronc évidé, et qui permet, en cas de besoin, de réunir assez vite les hommes dispersés dans les environs. Mais ce dernier est aussi remplacé en maints endroits par une simple jante de roue de camion, suspendue par un fil de fer, et sur laquelle on frappe avec un morceau de métal ; l'opération, pour apparaître fort peu pittoresque, n'en est pas moins aussi efficace... Il est rare que sous le toit noirci par la fumée, ne soit pas glissé un outil ou une arme (matchette, couteau, sagaie), ou suspendue quelque planche ou claie sur laquelle sèchent des graines ou des fruits.

Il arrive que l'espace libre entre la rangée des cases et le bord de la route soit divisé en deux par une barrière faite de gaulettes entrecroisées, mais ceci est peu courant, et ne se voit guère que dans les villages socialement hétérogènes, parce que formés par plusieurs clans. Mais en principe, personne ne désire s'isoler, même en apparence, de la communauté. Dans les villages à plan rectangulaire, les deux rangées de cases sont disposées perpendiculairement à la route, de laquelle une des extrémités se rapproche plus ou moins. A l'autre extrémité, le petit côté est constitué par une ou deux cases qui barrent le passage, et entre lesquelles se glisse un sentier qui s'enfonce dans la forêt ou dans la savane. L'espace intérieur est généralement dénudé, mais souvent irrégulier : creux et bosses s'y succèdent, surtout dans les zones à topographie mouvementée, et l'eau qui tombe des toits pendant les averses y trace des sillons nombreux. On y voit le *moanza*, mais aussi des palmiers, des souches d'arbres abattus, et des touffes ou des buissons de plantes utiles (comme les piments), plus rarement de plantes d'ornement (canas, sisals, etc.). Les villageois ne repiquent presque jamais de paspalum, qui accepte pourtant les sols les plus médiocres : créer une pelouse, si réduite soit-elle, relève d'un état d'esprit qui leur est tout à fait étranger ; semer et entretenir des fleurs est la preuve d'une originalité qui étonne, si même elle ne suscite pas une secrète réprobation.

Quel que soit son plan général, le village comprend toujours un certain nombre d'autres constructions ; derrière les cases principales, s'en élèvent d'autres, souvent plus petites, dont la destination est variée : chambre pour la femme ou la mère du chef de famille, cuisine, resserre pour les outils, paniers, filets, etc. et les récoltes (tubercules, arachides...), abri pour fumer la viande ou le poisson, installation de feuillées, poulailler, pigeonnier... L'entretien de cette partie de l'agglomération est beaucoup plus négligé : le sol est jonché de débris (feuilles, branches, palmes sèches, vieux troncs, déchets repoussés par le balayage) ; l'herbe et les arbrisseaux y poussent : c'est déjà la ceinture végétale, caractéristique de tous les villages lorsqu'ils ont plusieurs années d'ancienneté. En forêt, au moment du défrichement, les gros arbres ont été épargnés : sous leur ombre croissent rapidement des bananiers en bouquets épais, et plus lentement manguiers, avocatiers, palmiers à huile. En certaines régions du Kouilou, on note également la présence de caféiers, de cacaoyers. Une sorte de bosquet en couronne se développe peu à peu, dont le sol s'enrichit de débris organiques et de déjections. En savane, ces petits bois anthropiques, qui signalent les emplacements abandonnés par les villages, sont très recherchés pour les cultures vivrières.

Cependant, ce schéma concernant la disposition générale du village n'est pas toujours respecté. La topographie du terrain peut être trop tourmentée pour qu'un bon alignement soit réalisable. Les cases se disposent alors en utilisant au mieux les conditions naturelles, chaque emplacement étant grossièrement nivelé. Lorsque la population est importante, l'agglomération prend de grandes proportions ; dans ce cas, elle se développe dans plusieurs directions à la fois ; le long de la route d'abord, puis en profondeur, et elle peut même projeter des sortes d'appendices sous formes de petits hameaux satellites situés à quelques dizaines de mètres de là, et reliés à elles par des sentiers rectilignes ou sinueux. Au contraire, les dimensions du village peuvent être trop restreintes, surtout lorsqu'il s'agit de campements, nés de l'éclatement d'une cellule initiale. Certains comptent quatre à six cases, qui se disposent encore face à face, par groupes de deux ;

mais dans la plupart des cas, elles se dispersent sans ordre, sur un espace nu. Il n'est plus si rare, maintenant, de rencontrer des familles isolées, qui ont bâti simplement une ou deux cases, autour desquelles sont établies les cultures vivrières.

En pays Vili, surtout au nord de Pointe-Noire, et plus particulièrement sur la rive droite du Kouilou, les villages présentent souvent un aspect original. Les habitations ne sont en effet disposées ni en rectangle, ni en ligne, mais par petits groupes de quelques unités qui s'échelonnent irrégulièrement de chaque côté de la route, et dont chacun est isolé du suivant. Ce fractionnement est volontaire ; les intéressés disent volontiers que de cette façon « on n'est pas ennuyé par les voisins ». Il y a là un état d'esprit assez répandu chez les Vili, gens fort accueillants, mais très susceptibles, et qui voient toujours d'un mauvais œil quiconque veut s'occuper de leurs affaires, même s'il est un « frère de race ». Le plan d'un village de ce type n'est pas sans rappeler une grappe aux grains très lâches. Ce besoin d'échapper à toute contrainte se ressent même dans la capitale traditionnelle, Diosso. Si les voyageurs ont pu parler autrefois d'une grande et belle ville comportant des quartiers bien réguliers, des rues larges, des places, dès la fin du XIXe siècle Diosso n'était plus constitué que par une série de villages éparpillés sur plus de 4 km : Tchiyendji, Vista, Yala, Diosso, etc. Aujourd'hui, l'agglomération se compose de cases disposées à peu près sans ordre, orientées dans n'importe quelle direction, et dont chacune paraît vouloir tourner le dos à sa voisine.

2. La case et les matériaux de construction (fig. 74).

Dans tout le Kouilou, la case est une construction rectangulaire, dont la forme n'a probablement subi aucune modification depuis des siècles ; du moins apparaît-elle déjà sous cet aspect sur les rares gravures anciennes qui nous sont parvenues. Par contre, elle ne se fait plus guère

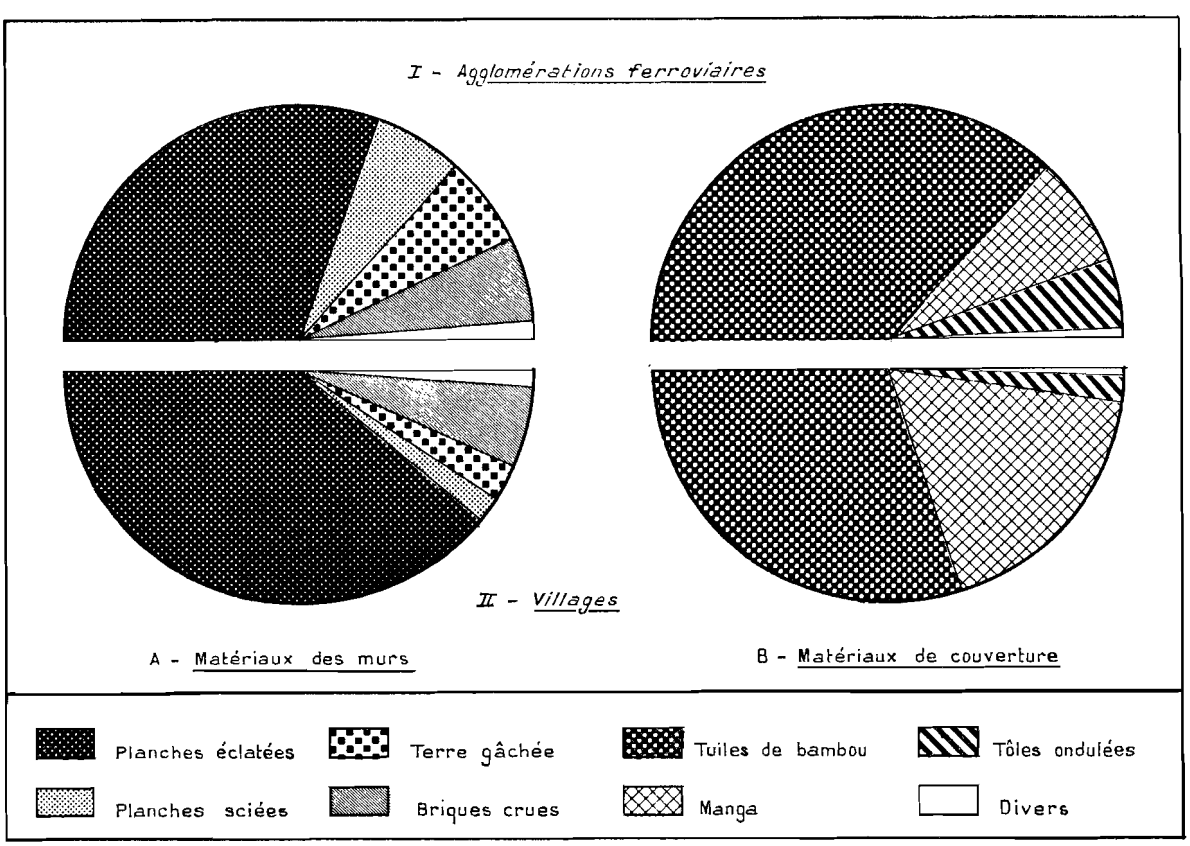


FIG. 74. — Matériaux utilisés dans la construction des cases.

avec les matériaux qui étaient utilisés autrefois, et ces modifications ont été la conséquence de la pénétration européenne.

Jusque vers 1925, dans toute la zone forestière, et même en savane, là où les forêts-galeries étaient importantes, les paysans utilisaient pour la construction une plante appelée *manga*. Elle pousse dans les sous-bois, où elle forme parfois d'épais fourrés, et appartient au groupe des *Afromomum*. Elle comprend une tige assez rigide, haute quelquefois de 2,50 m, de chaque côté de laquelle alternent des feuilles longues à bords lisses. Les fleurs sont portées par un pédoncule distinct, qui jaillit directement du sol. Les cases de *manga* sont aujourd'hui très rares, mais on rencontre encore quelques hommes âgés qui possèdent toujours la patience indispensable pour utiliser cette technique, et restent fidèles aux coutumes. Pour fabriquer une paroi en *manga*, il faut disposer les feuilles à plat, en lits croisés dont le dessin fait penser à une sorte de tressage. Ce tapis terminé est pressé entre deux armatures constituées par un quadrillage de gaulettes et de petites perches, assemblées par des lianes. Les deux « grilles » sont solidement tenues entre elles par des fibres végétales. On obtient de cette façon de grands panneaux rectangulaires, qu'il suffit d'attacher aux poteaux préalablement plantés en terre, et jalonnant le pourtour de la case. Les parois sont ainsi très vite dressées, mais aussi aisément démontées, ce qui est fort pratique lorsque le village doit se déplacer.

Ce matériau a naturellement l'inconvénient de la fragilité : une légère pression du doigt suffit pour percer un trou. Il est également assez vite détérioré, car les feuilles séchées s'émiettent, et les insectes s'y installent volontiers. Mais la matière première est abondante et à portée de la main, et tout en laissant passer l'air, les panneaux de *manga* isolent bien de la chaleur extérieure. Les cases de ce type ne comportent pas de fenêtres, mais seulement une porte ; celle-ci, étroite, est fabriqué avec des tiges de *manga* posées côte à côte, et maintenues dans cette position par des morceaux de bois ou des tronçons de branches disposés transversalement, entre lesquels elles se trouvent serrées. Une simple liane, très solide, passée alternativement dans la paroi et dans la porte, donne à celle-ci la possibilité de pivoter, malgré l'absence de gonds ou de charnières.

C'est également le *manga* qui est utilisé pour la couverture. Avant même que les parois soient dressées, une armature serrée est mise en place : branches solides formant les arêtes, branches plus petites dans le sens de la pente, baguettes fines transversales, achevant le maillage. Le pétiole de chaque feuille est ensuite incisé sur plusieurs centimètres, de façon à ce que s'en écarte, sans toutefois s'en détacher, une sorte de copeau formant comme un bec, qui vient s'accrocher à l'armature. A partir du bas, les rangs de feuilles se succèdent, chacun d'eux venant coiffer en biais le précédent, ce qui donne à l'extérieur l'impression de lits croisés obliquement. Sur le faîte, des touffes épaisses de chaumes forment un chapeau coiffant l'arête, et assurant l'étanchéité. Pour que les feuilles ne soient pas emportées par le vent, sur les deux pentes du toit, sont posées des planches, des pierres, des plaques de tôle, etc.

Dans les savanes côtières, là où les vallées marécageuses sont nombreuses, le papyrus *(Cyperus papyrus)* a longtemps été le seul matériau employé. Les tiges, parfois entières, parfois fendues en deux dans le sens longitudinal, ou encore à demi aplaties, sont placées les unes à côté des autres, sur une ou deux épaisseurs et maintenues en place par des tiges de bambou posées transversalement des deux côtés, et attachées ensemble par paires. La disposition de ces bambous constitue d'ailleurs un élément de décor, selon l'écartement qui leur est donné : ils sont parfois accolés par deux, trois ou davantage, formant une sorte de frise élémentaire autour de la case. Comme avec le *manga* le paysan fabrique ainsi une série de panneaux carrés, qui ont en général 2×2 m et qui servent pour les grands côtés ; pour les pignons, ils utilisent soit deux panneaux de forme trapézoïdale (trapèzes rectangles attachés ensemble par leurs grands côtés), soit un seul panneau à cinq côtés (carré coiffé par un triangle). La porte n'est qu'un petit panneau rectangulaire, haut et étroit, qui pivote le long d'un piquet, ou même s'enlève et se remet en place à volonté.

A partir de 1925, un nouveau matériau, la planche éclatée, vint faire concurrence au *manga* et au papyrus ; le premier fut pratiquement éliminé en une quinzaine d'années, le second perdit beaucoup de terrain. Il n'est plus guère employé que le long de la côte, près des lagunes, ou pour

des constructions de petite taille à usage de hangar, abri, réserve, etc. Lorsque commencèrent les travaux du C.F.C.O., il fallut loger les ouvriers dans des camps ; les services responsables firent débiter des planches dans des troncs d'arbres à bois tendre en utilisant des coins métalliques. Cette technique fut aussitôt adoptée par les habitants de la forêt, qui saisirent ainsi l'occasion de construire des cases plus grandes, plus solides et plus durables. L'arbre employé presque exclusivement pour la fabrication des planches éclatées est l'*ilomba*, ou *nlomba (Pycnanthus kombo)*. C'est une essence de lumière, qui est abondante sur les défrichements anciens. De taille élevée, il est reconnaissable à son écorce craquelée, d'où s'exsude un liquide rougeâtre ; bois de déroulage, il peut se substituer à l'okoumé, et on l'utilise aussi, à l'occasion, en menuiserie.

L'arbre est abattu plusieurs semaines avant son utilisation. Le moment venu, il est découpé à la scie en tronçons de 2 m environ, d'où l'écorce est enlevée. Pour faire éclater le bois, il est commode de se servir des fentes qui se produisent au moment de la chute, ou de suivre le « fil » du tronc. On utilise des coins faits d'un bois très dur, et qui ont été en outre passés au feu pour en augmenter encore la résistance. Chaque coin, long et aplati, appelé *mpenzo*, est enfoncé à l'aide d'un maillet, le *kimbondo* ou *malio*[1]. Le fabricant obtient de cette manière une planche plus ou moins régulière *(mabaye ma lombo)*, de surface rugueuse, épaisse de 6 à 10 mm et large de 12 à 20 cm, qui est utilisée telle quelle.

La construction d'une case avec ce matériau est d'une grande simplicité. Les planches sont clouées sur les piquets verticaux, à partir du bas, chacune d'elles recouvrant légèrement la précédente, comme les tuiles d'un toit. Il est facile de ménager des ouvertures en utilisant des planches plus courtes, par exemple, ou en donnant quelques coups de scie lorsque la pose est terminée. Quatre morceaux de bois forment un cadre pour les fenêtres, qui sont béantes : quelques courtes planchettes assemblées constituent un volet, articulé à la partie supérieure, soutenu par un étai de bois pendant la journée, et rabattu le soir. Les montants de la porte sont en général plus soignés, mais leurs pieds, enfoncés en terre, résistent mal à l'humidité. La porte est également faite de planches jointives : elle se ferme à l'aide d'un cadenas passé dans deux pitons-vis, ou plus simplement d'une liane ou d'une ficelle. Les cloisons intérieures sont aussi en planches, mais qui n'ont pas besoin de se recouvrir.

Le triomphe de la planche éclatée est général : dans le Mayombe, une enquête menée en 1959-1960 a révélé que dans les villages, elle était utilisée dans plus de 78 % des cases, contre moins de 1 % pour le *manga*. L'aspect extérieur des cases en planches éclatées n'est pas toujours très soigné : le paysan ne laisse se perdre aucun morceau, et ni l'équerre, ni le fil à plomb, n'interviennent effectivement dans la construction. Les murs comportent donc des planches de toutes longueurs, des pièces rapportées clouées en travers pour boucher un trou, des plaques de tôle en divers endroits. Les dimensions moyennes ne dépassent pas 6 × 4 m (trois longueurs de planches dans un sens et deux dans l'autre). Mais si le besoin s'en fait sentir, le propriétaire ajoute un ou deux appentis, soit en bout, soit sous la partie débordante du toit. Le plan de la case devient alors un peu plus compliqué, et revêt diverses formes (fig. 75).

Dans 11 % des cas, ce sont les briques crues qui sont utilisées dans la construction des murs et des séparations intérieures. Elles sont souvent fabriquées par des artisans-maçons, qui disposent de moules en bois, formés simplement de quatre planches assemblées en une boîte sans fond ni couvercle. Il en existe de deux dimensions. Les premières sont de gros moellons de 30 cm de long, à section de 15 × 10 cm ; les secondes, plus petites, rappellent les briques pleines cuites que produisent les vieilles briqueteries du Congo, et qui ont servi à bâtir tant de constructions officielles. Dans les deux cas, le moule est posé à terre, et rempli d'une argile gâchée directement tirée du sol. Par rangées de plusieurs dizaines, les briques sèchent ensuite au soleil. Pour les fixer l'une à l'autre, il suffit d'une très mince couche de glaise humide. Ménager des ouvertures n'offre aucune difficulté. Ces cases sont solides, d'aspect soigné, et peuvent supporter une charpente plus lourde, souvent faite de bois équarri. Pourquoi ne sont-elles pas plus répandues ? Peut-être parce que les paysans doivent

1. *Malio* est la prononciation du mot portugais « malho », qui signifie maillet ou marteau d'enclume. Les Yombé en connaissent l'origine exacte.

Ph. 27. — *Le village Yombé de Kikoba.*

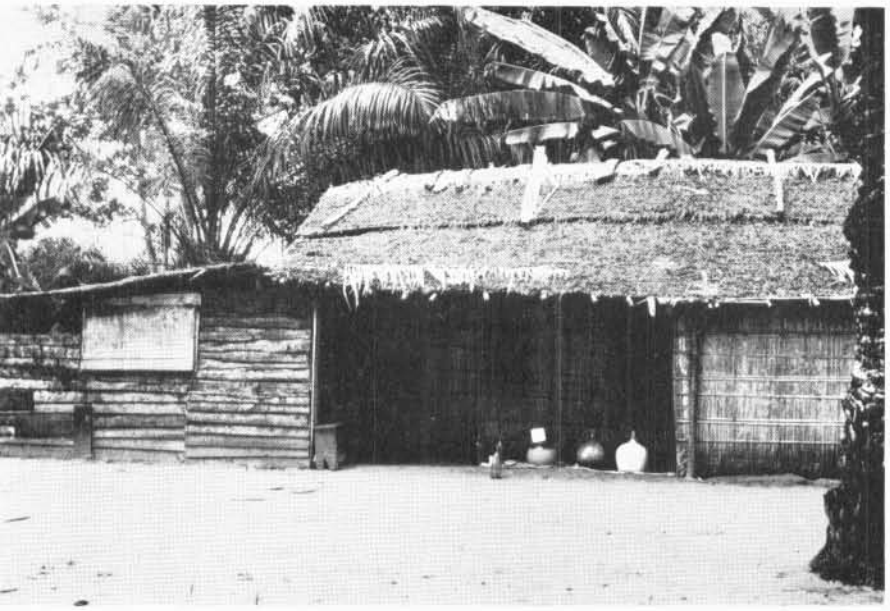
Cases disposées en un double alignement ; murs de planches éclatées ou de poto-poto, et couverture en matériau végétal. Entre les deux rangées, le moânza. Une ceinture de bananiers isole le village de la forêt.

Ph. 28. — *Intérieur de case Yombé.*

Pauvreté de l'ameublement : lit en bois couvert d'une natte, caisse aménagée en rayonnages sommaires. Dans un coin, un tas de palmistes. Vaisselle de cuvettes émaillées ; planche à pétrir le manioc ; fusil de chasse.

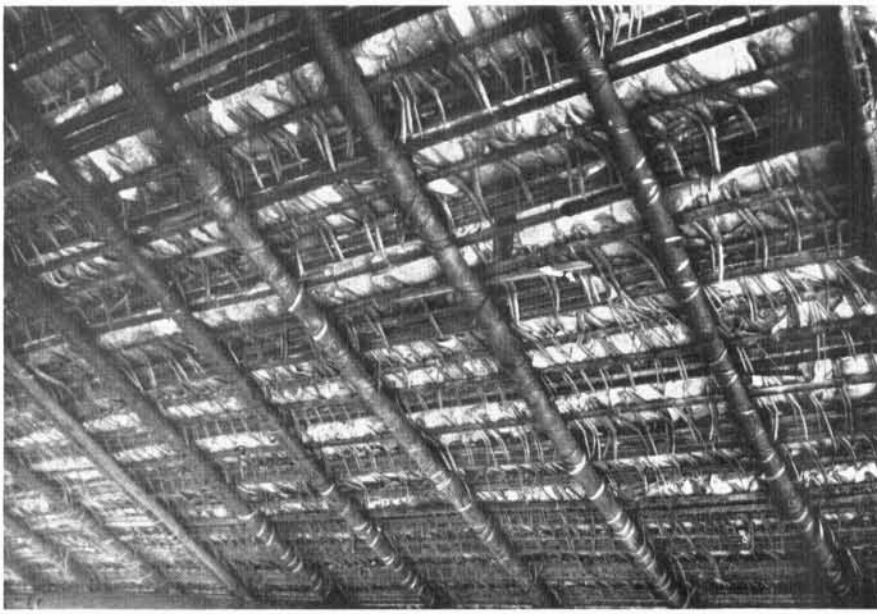
Ph. 29. — *Un aspect de Diosso, ancienne capitale du Royaume de Loango.*

Beaucoup de cases sont encore en panneaux de papyrus ; elles se dispersent sans ordre parmi les arbres, où dominent les cocotiers.



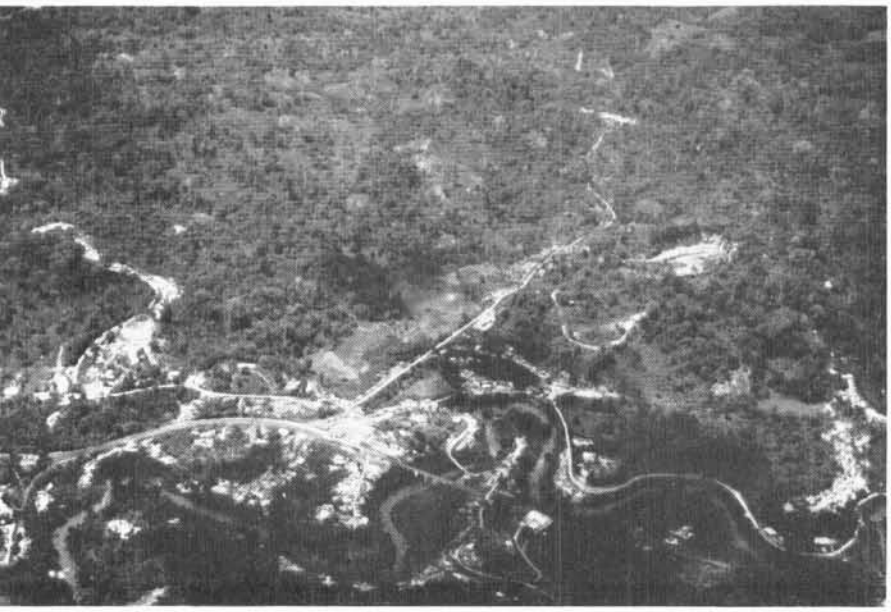
Ph. 30. — *Case Vili de type récent.*

A la case élémentaire en papyrus est venu s'ajouter un appendice en planches éclatées, au toit à une seule pente. Il y en a souvent un second, symétrique du premier. Les dames-jeannes de vin de palme attendent le client de passage.



Ph. 31. — *Toit de matériau végétal (face intérieure).*

La construction d'un toit de « kounza » demande un travail minutieux. On voit comment le pétiole est fendu pour s'accrocher aux baguettes transversales, faites de nervures de palmiers.



Ph. 32. — *Une agglomération ferroviaire : Les Saras* (vue aérienne).

Le relief, les voies de communication, la présence de groupes ethniques différents, ont entraîné la formation d'une agglomération très hétérogène, comprenant des villages de type rural et de petits quartiers épars. La forêt environnante est très dégradée.

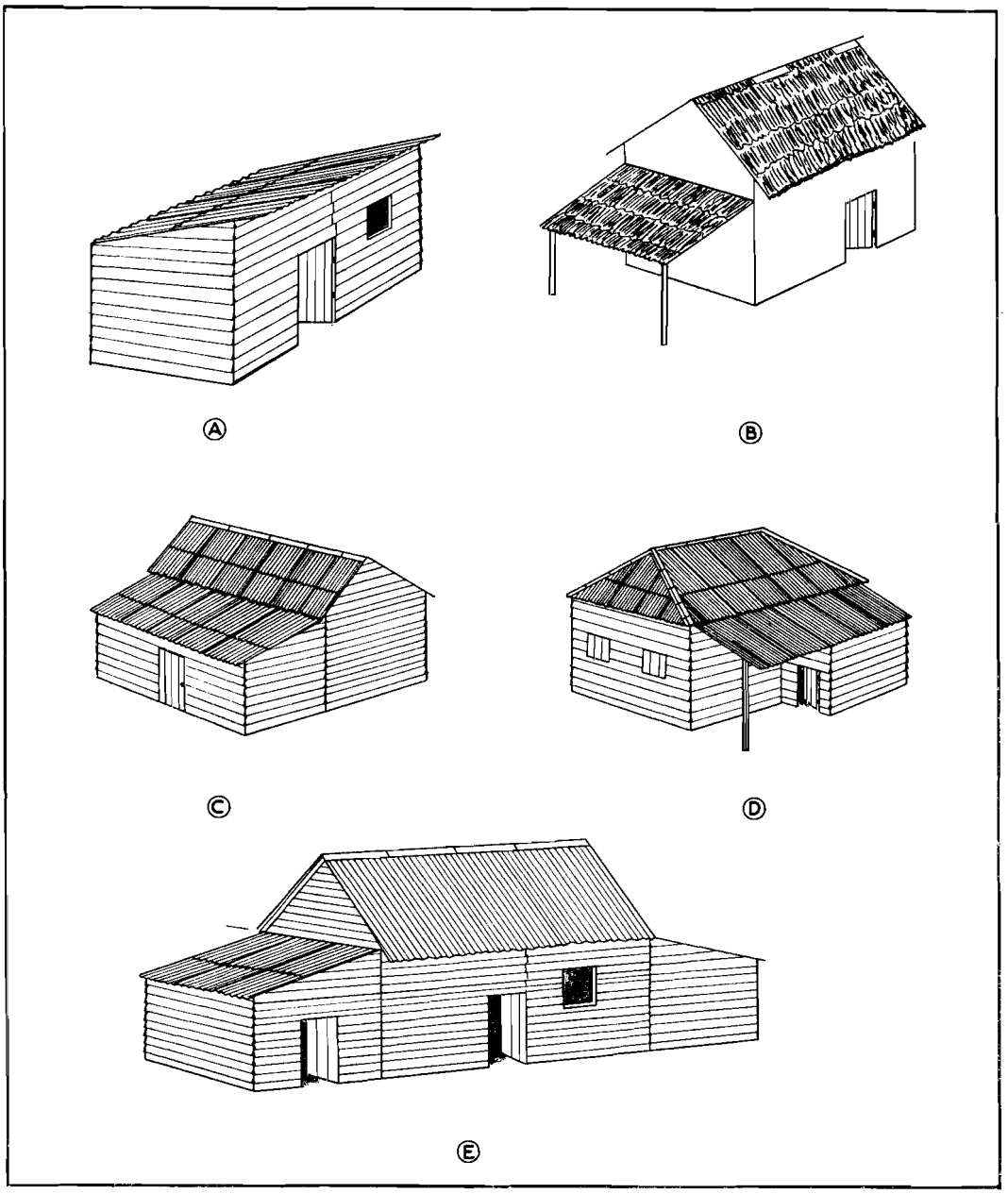


FIG. 75. — Croquis schématique de cases rurales.

acheter le matériau (700 à 800 briques vendues 5 F pièce), alors qu'ils font les planches éclatées eux-mêmes, et qu'il est plus à la portée de chacun de planter des clous que de bâtir un mur.

La terre sur armature de bois, ou *bitoungou*, plus connue sous le nom populaire de *poto-poto*, est une technique très peu employée dans le Kouilou. Elle l'est seulement pour des constructions secondaires — petite cuisine, W.-C., resserre — ou par des gens étrangers à la région, qui ont suivi les habitudes de leur pays d'origine, par exemple le Pool ou le Niari. Mais on ne les trouve pas souvent dans les villages, et le nombre des cases en terre ne dépasse pas 5 %. Enfin l'usage de la planche sciée, et rabotée au moins grossièrement, est encore moins répandu (moins de 4 %) : il suppose un investissement assez important, et la possibilité de transporter les planches sur une

plus ou moins longue distance, de la scierie au village. De plus, si la case construite selon cette technique présente un bel aspect, il n'est pas certain qu'elle s'avère plus solide que la case en planches éclatées. La brique cuite et le parpaing en agglomérés de ciment sont réservés à quelques demeures de chefs qui ont disposé de revenus plus élevés, ou bien à qui l'administration a fait bâtir une « case en dur », élément de prestige incontestable. Mais la maison de type européen est aussi parfois celle d'un commerçant, de l'instituteur, d'un fonctionnaire de la ville (employé de l'administration générale, du chemin de fer) qui a prévu de prendre sa retraite dans son village d'origine, où se dressera, au vu de tous, ce symbole éclatant de sa réussite sociale. Cette maison est parfois d'un style invraisemblable, tenant à la fois du château fort, de la gentilhommière et de la villa coloniale, et de dimensions impressionnantes, car on voit grand dans l'euphorie des projets et des premières réalisations. Mais il arrive que l'argent manque pour l'achever ; et il faut clouer des planches en travers des fenêtres, faute de pouvoir faire mieux. Mais le propriétaire sait aussi être raisonnable. Il meuble alors sa maison de buffets, de fauteuils, de tables à apéritif, parmi lesquels il affecte de vivre en pyjama de couleurs vives, de façon à ce que chacun ne manque pas de remarquer toute la distance qui le sépare du commun des mortels... Recevant volontiers l'étranger de passage pour bavarder quelques instants, offrant avec bonne grâce et un rien de componction le whisky et le verre de bière, donnant avec gravité son avis sur les petits problèmes locaux, il est devenu un notable.

Quelle que soit la technique employée pour la construction des murs, le toit de la plupart des cases de brousse est à double pente. Il se présente cependant quelques variantes. Les cases en briques ou en planches peuvent avoir des toits à quatre pans : deux grands, en forme de trapèzes, et deux petits, triangulaires, surmontant les pignons (fig. 75 D). Cette façon de faire permet de bâtir des murs de hauteur égale, mais oblige à renforcer le soutien de la poutre faîtière, qui ne peut plus reposer que sur des poteaux dressés à l'intérieur. Les habitations de ce type sont plus grandes que les autres. Le toit à deux pans égaux est assez souvent débordant ; lorsque la partie extérieure atteint certaines dimensions, elle est étayée par une rangée de piquets, qui délimitent ainsi une petite galerie couverte où l'on peut se réfugier pendant les averses, où l'on range le bois de feu, etc. Dans certains cas, le toit d'origine a dû être prolongé sur une des façades ou sur les deux, parce qu'une pièce a été ajoutée : la partie supplémentaire dessine alors une sorte d'aile à pente moins forte que le reste du toit (fig. 75 C). Dans la partie méridionale du Kouilou, les cases de petite taille ont un toit à pente unique (fig. 73 A) ; mais le plus souvent, les deux versants ont une pente inégale, et sont séparés par un décrochement vertical, dans l'axe principal de la case.

Le matériau de couverture est presque exclusivement végétal, et se partage entre le *nkounza* (60 %) et le *manga* (35 %). Dans le premier cas, il s'agit des folioles du palmier-raphia *(Raphia vinifera)*, arbre des zones inondables où il voisine souvent avec le pandanus. Elles sont repliées et attachées sur une baguette d'environ 1 m de long, de façon à constituer une sorte de panneau très léger, mais solide. Ces panneaux sont posés sur le toit comme des tuiles, se recouvrant très largement. Sur le faîte (et sur les arêtes lorsque le toit a quatre pans), un petit matelas supplémentaire d'herbe ou de feuilles, des morceaux de tôle repliés également, empêchent l'eau de passer. Le toit de *manga* comporte seulement une épaisseur plus grande de feuilles disposées en lits entrecroisés, comme pour les murs, et dont le rang inférieur pend au-dessus du sol. Dans l'un et l'autre cas, les coups de vent violents sont à redouter ; cette menace est réduite par de longues perches posées dans le sens de la pente, et attachées deux à deux à leur extrémité supérieure ; à défaut, des pièces de bois assez lourdes, des pierres, des planches, des morceaux de métal, renforcent la résistance de la toiture.

La manière dont ces toits sont parfois mis en place est assez curieuse. En pays Vili surtout, l'armature est dressée sur le sol : l'arête faîtière est soutenue par quelques pieux, les bords inférieurs reposent à terre ; puis, tuiles de bambou ou feuilles de *manga* sont disposées dessus. Lorsque le toit est achevé, il est soulevé en bloc par un groupe d'hommes qui, à l'aide de perches, vont le poser directement sur la case à laquelle il est destiné. C'est même parfois de cette façon que la case est commencée, ce qui permet ensuite au constructeur d'achever les parois latérales en restant à l'abri des averses. Il s'agit en quelque sorte d'un système de préfabrication, qui rejoint celui des

panneaux de *manga* ou de papyrus. Il est rare que soit utilisé un autre matériau végétal : le *nyanga*, le *bimboulou* (paille d'herbe), si fréquents dans le Pool, sont ici pratiquement inconnus. Par contre, lorsque le constructeur est pressé, il réalise une première converture avec de grosses feuilles réunies en paquets, comme celles d'*Anthocleista :* c'est le toit de *minguiti*. Provisoire, il sera plus tard remplacé par la tuile de bambou. Quant à la tôle, elle a fait son apparition sous forme de déroulés de fûts, souvent rouillés et irréguliers, utilisés surtout pour des « rapiéçages », mais aussi sous forme de plaques de tôle ondulée plus ou moins épaisses. Coûteuses, celles-ci sont réservées aux plus aisés : certains commerçants, ou des chefs investis d'une responsabilité locale. Le toit de tôle est solide, mais très chaud, et faute d'un plafond intérieur ou d'une bonne ventilation, assez mal adapté au climat.

Une case en matériau traditionnel dure-t-elle longtemps ? Le toit doit être fréquemment réparé, et les panneaux de *manga* ou de papyrus apparaissent souvent troués. Les insectes, et surtout les termites, rongent le bois. Les pieds de piquets verticaux s'abîment : enfoncés directement en terre, ils pourrissent, se désagrègent, et l'on voit la case s'incliner dangereusement. Afin de réduire l'humidité du sol, de la terre rapportée est tassée en une sorte de piédestal de quelques centimètres d'épaisseur, qui a en outre l'avantage de mettre les pièces à l'abri des eaux de ruissellement. Mais les gouttes et les filets d'eau tombant du toit éclaboussent la base des parois, où des traces de détérioration apparaissent très vite. Il faudrait, pour éviter ces ennuis, que le sol soit recouvert par une chape de ciment, dont le prix de revient est trop élevé pour la plupart des villageois, et que des gouttières canalisent l'eau : il en existe parfois, mais qui servent uniquement à faire des réserves dans des fûts ou des cuvettes. Pour toutes ces raisons, les cases doivent être assez souvent refaites ; une enquête menée en 1960 a révélé que sur 1 900 cases environ ; 65 % avaient entre un et cinq ans, et 10,5 % moins d'un an. Très peu atteignent ou dépassent dix ans d'existence (8,4 %). Ce résultat est bien confirmé par l'observation directe : il est rare de ne pas voir, dans un village, une case en cours de construction, un toit en réfection, un petit stock de briques sèches qui attendent leur utilisation. Le « capital immobilier » est en renouvellement permanent.

Existe-t-il, en ce qui concerne les habitations, des possibilités d'évolution ? La preuve est faite déjà que les ruraux étaient capables d'adopter des techniques nouvelles, si ces dernières présentaient à leurs yeux des avantages suffisants (utilisation des planches à la place des panneaux végétaux). Mais la construction de maisons en briques cuites ou en parpaings de ciment, et recouvertes de tôle ondulée, est surtout une question de disponibilités financières. A Kotovindou, à Doumanga, existent des cases en bois qui comportent un étage, et dont la présence est assez insolite dans des villages de petites cases ; mais la première est l'œuvre d'un ancien militaire qui, ayant voyagé, a voulu imiter ce qu'il avait vu dans les villes, et la seconde est celle d'un commerçant. L'un et l'autre jouissent d'un revenu supérieur à celui de la masse des ruraux. On peut se demander d'ailleurs quel est l'intérêt réel d'un tel changement : sous ce climat, la maison d'habitation n'est qu'un abri pour la nuit, et la vie quotidienne se déroule presque entièrement en dehors d'elle ; nulle part elle ne joue, aux yeux des habitants, le rôle de foyer familial.

3. La famille et les professions rurales.

Les habitants des villages se répartissent entre plus de 7 700 ménages, la taille moyenne de chaque ménage étant ainsi de 5,5 personnes. Ce chiffre varie cependant quelque peu avec les groupes ethniques, et il est plus élevé chez les Vili (5,8 personnes) que chez les Yombé (5,3 personnes) ou chez les Loumbou (4,7 personnes). Il est donc supérieur à celui qu'on trouve en ville, notamment à Pointe-Noire (4,8 personnes), ce qui est normal, puisque la population urbaine compte une majorité de ménages jeunes, qui n'ont pas encore atteint leurs dimensions maxima.

A une écrasante majorité, les chefs de ménages sont des hommes (97,4 %). C'est surtout dans les classes âgées que se placent les femmes qui ont la responsabilité entière d'une famille ; il s'agit de veuves ou de divorcées, mais certaines d'entre elles vivent seules. Leur petit nombre, inattendu lorsqu'on connaît l'excédent des effectifs féminins en brousse, s'explique par l'influence de la tradition : la veuve est souvent recueillie par le frère de son mari (il est parfois tenu de l'épouser), la divorcée retrouve sa famille d'origine, ou bien est hébergée par un parent, ou encore se

remarie très vite, si elle n'est pas trop âgée ; dans la société coutumière, l'individu isolé est inhabituel. De ce fait, il y a en moyenne 16 femmes pour 10 ménages.

Le vieillissement de la population rurale dans son ensemble se traduit par un âge moyen élevé des chefs de familles. Plus de 60 % d'entre eux ont atteint ou dépassé 40 ans, 25 % seulement ont entre 30 et 40 ans. Il n'est donc pas surprenant que le paysan apparaisse presque toujours comme un élément social conservateur : peu ouvert aux idées modernes, et d'autant moins que près d'un sur deux, parmi les plus de 40 ans, n'est pas allé à l'école, il les accueille avec une extrême méfiance, et ne les adopte que sur ordre, ou après en avoir constaté l'intérêt évident. Ce qu'on qualifie chez lui de routine, c'est seulement la fidélité à des habitudes qui lui ont jusqu'ici assuré, avec le vivre et le couvert, une existence assez paisible.

La répartition des ménages selon leur taille fait apparaître une proportion importante de familles nombreuses : 42 % d'entre elles comptent au moins 5 personnes, 11 % au moins 10 personnes. Mais cette notion demande à être corrigée ; le terme de famille est à prendre au sens large : aux parents et à leurs enfants, s'ajoutent souvent des ascendants et surtout des collatéraux venus par suite de circonstances diverses, et hébergés temporairement, sinon de façon définitive. Ainsi, dans sept villages situés près de Mvouti, les gens hébergés de cette façon représentent 13,2 % de la population totale, et sont souvent à l'origine de la plupart des familles très nombreuses. Cependant, la polygamie est aussi une des raisons de la grande taille des familles : elle affecte 30 % des hommes mariés, proportion légèrement plus forte chez les Vili que chez les autres, et qui se traduit par un taux de polygamie de 1,4 (14 femmes mariées pour 10 hommes mariés). Mais il s'agit d'une petite polygamie : si l'on fait abstraction de quelques chefs coutumiers dont les cinq à douze femmes sont un élément de prestige, la plupart des polygames n'ont que deux épouses (87,5 %) ou trois (11,2 %). Il en résulte cependant que dans trois ménages sur dix, la capacité de production agricole est plus élevée que la normale, et par conséquent aisément supérieure aux besoins. Chacune des femmes ou des grandes filles peut alors travailler moins, mais aussi bien obtenir un excédent de récolte, qui alimentera le courant commercial à destination de la ville.

Par contre, l'indépendance relative de la femme, qui assure l'alimentation quotidienne, n'est pas un facteur de stabilité des ménages. Si l'homme, livré à lui-même, doit acheter sa nourriture, la femme ne subit pas cette sujétion. Il en résulte que nombreux sont les motifs entraînant la séparation des époux (stérilité, décès répétés des enfants, dots incomplètement versées, adultère notoire, etc.), et par conséquent leur remariage. S'il n'existe pas de données suffisantes en ce qui concerne les hommes, on sait que près de 40 % des femmes se sont mariées au moins deux fois, et 6 % au moins trois fois, proportion un peu plus faible en pays Vili qu'en pays Yombé, mais beaucoup plus forte au sein du groupe Loumbou (60 % et 7,5 %), sans que ces différences puissent être rattachées à une cause précise.

La répartition professionnelle des ruraux a été étudiée au cours d'une enquête de l'I.N.S.E.E., menée dans les villages du Kouilou en 1958-1959 (fig. 76). Elle fournit de précieuses indications sur les activités de la population de brousse, en particulier sur la répartition des tâches agricoles, et sur la pénétration de l'économie monétaire dans le pays. Sur les 11 650 femmes recensées, ayant au moins 15 ans, 19 seulement se sont déclarées salariées. Il s'agit de jeunes femmes ou jeunes filles employées à garder les enfants dans des ménages européens (catégorie « gens de maison »). 270 étaient sans profession ; mais elles avaient toutes plus de 40 ans : malades ou infirmes, elles étaient à la charge de leurs familles. Toutes les autres se séparaient en deux groupes : celui des cultivatrices (1 140 femmes : 9,8 %) et celui des « aides familiales » (10 200 femmes, 87,7 %). Cette classification est en elle-même caractéristique d'un état d'esprit : si certaines se considèrent effectivement comme cultivatrices, c'est seulement parce que célibataires, veuves ou divorcées, elles sont chefs de famille, et ne peuvent se ranger dans aucune autre catégorie. Par contre, les « aides familiales » sont bien parfois de grandes filles non mariées, ou des cousines, nièces, belles-sœurs, etc. qui profitent de l'hospitalité traditionnelle, mais il s'agit en majorité des épouses en titre qui cultivent effectivement des plantes vivrières. Cependant, ce travail leur paraît entrer si naturellement dans le cadre de leurs activités normales, qu'elles ne croient pas exercer une profession particulière, mais aider simplement leur mari à faire vivre sa famille.

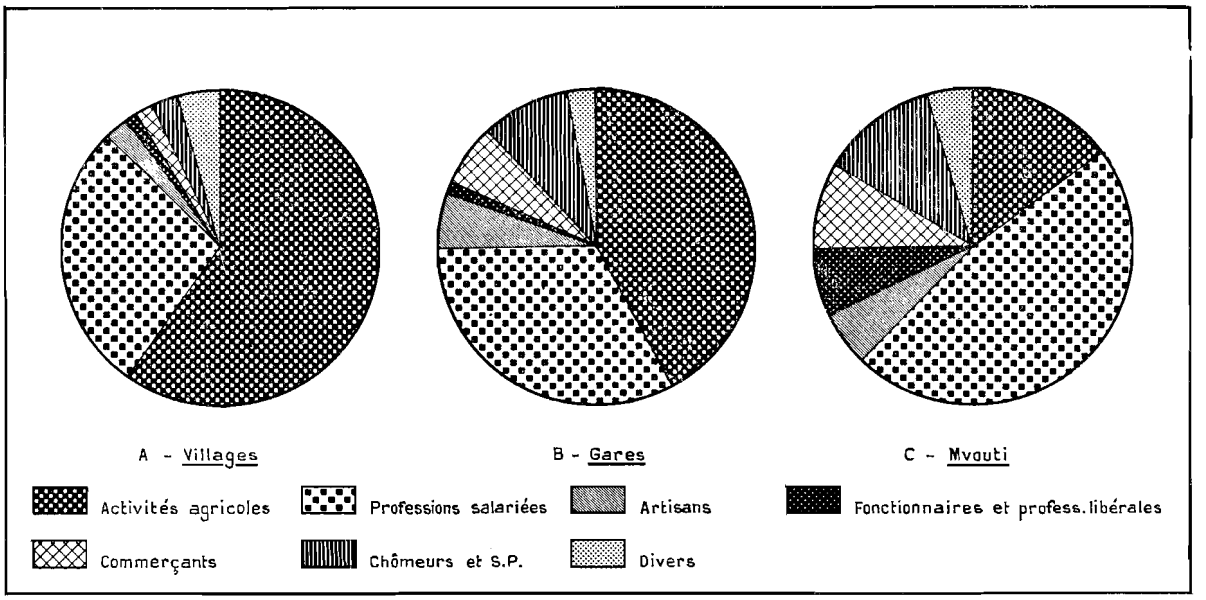


FIG. 76. — La répartition professionnelle des hommes dans le monde rural.

Le tableau des activités masculines est particulièrement révélateur. Les cultivateurs déclarés ne représentent que 48,2 % des hommes de 15 ans et plus. Avec ceux qui sont pêcheurs ou chasseurs, la proportion monte à 60 %. Cela est peu, si l'on considère qu'ont été exclus du recensement les habitants de tous les camps de travailleurs des entreprises forestières et minières, encore actives à l'époque, et qu'il s'agit donc des seuls villageois, et non des ruraux dans leur ensemble. De plus, le « cultivateur » est ici celui qui n'exerce vraiment aucun autre métier, et si quelques-uns d'entre eux sont planteurs de cacaoyers ou de caféiers, beaucoup se contentent, en fait d'agriculture, du gros défrichage de saison sèche, là où il est inévitable ! Les manœuvres, les ouvriers (maçons, charpentiers, menuisiers), les chauffeurs et mécaniciens, sont près de 2 300 (25,4 %). Ils représentent une partie du personnel des exploitations privées ou des administrations (manœuvres des Travaux publics, de l'Agriculture, du chemin de fer), puisqu'à la même date, les seuls exploitants forestiers et les scieries de brousse employaient plus de 2 250 salariés. Les autres catégories ont des effectifs réduits. Parmi elles, se remarquent les boys (2 %), les commerçants et gérants de boutiques (1,7 %), quelques fonctionnaires (0,8 %). Il convient cependant de souligner l'importance relative d'un groupe assez insolite, celui des « aides familiaux » (3,5 %) : on y trouve des jeunes gens de 15 à 20 ans, non encore mariés et restés à la charge de leurs parents, mais aussi des hommes de tous âges, parents plus ou moins proches qui se font héberger, et se contentent d'effectuer de menus travaux. Enfin, le monde rural possède ses chômeurs (2,9 %), salariés ayant perdu leur emploi, et qui vivotent tant bien que mal, mais ne se résignent pourtant pas à cultiver la terre.

Les chiffres ci-dessus montrent donc bien que les agriculteurs sont en faible majorité dans la population rurale, et que les professions salariées, largement représentées, jouent un rôle économique considérable. Celui-ci est encore renforcé par la présence des gares : la population qui y vit, qu'elle soit venue des villages de la région ou d'ailleurs, présente une structure professionnelle assez particulière.

B. LES AGGLOMÉRATIONS FERROVIAIRES

Mvouti, Les Saras, Guéna, Holle... autant d'agglomérations qui sont nées du chemin de fer, et dont l'existence se justifie en partie grâce à lui. Leur double origine — autochtone et allogène — se fait sentir dans leur aspect et dans leur population : aux traditions rurales des Yombé ou des

Vili, elles empruntent des techniques de construction et des genres de vie agricoles ; mais les immigrés ont amené avec eux certaines de leurs habitudes, et ils n'étaient pas venus pour travailler la terre. Aspects villageois et aspects urbains se mêlent donc étroitement pour composer un ensemble original.

1. L'habitat.

L'aspect des agglomérations qui ont grandi le long du C.F.C.O. diffère par bien des points de celui des villages traditionnels. Cependant, à Mvouti, Guéna, Holle, etc. les cases sont souvent les mêmes qu'à Kikoba, Doumanga ou Tchiloungа ; c'est leur disposition qui n'est pas identique. De toutes les grosses bourgades qui ont de 500 à 1 500 habitants, Mvouti est celle qui présente la forme d'urbanisation la plus nette. Chef-lieu d'une subdivision autonome pendant la construction de la voie ferrée, puis d'un district de la région du Kouilou, enfin aujourd'hui d'une sous-préfecture, Mvouti présente l'aspect assez classique d'un centre secondaire. Placé au pied du chaînon le plus élevé du Mayombe, dans un petit bassin allongé où confluent trois rivières, le poste avait été bâti sur une haute terrasse, ce qui le mettait à l'abri des inondations. Son plan dessine une sorte de grand T, dont la branche horizontale est formée par la route du Mayombe (Dolisie–Pointe-Noire), et l'autre par une avenue de quelque 1 200 m, joignant le quartier administratif à la gare. Le développement de Mvouti se perçoit à travers les quartiers, au nombre de quatre : Mvouti-Poste, Mvouti-Village, Mvouti-Gare et Mvouti-Banlieue.

Mvouti-Poste rassemble les divers bâtiments administratifs : la sous-préfecture, la poste, les écoles, le dispensaire, etc. et les habitations des fonctionnaires. Le quartier est dominé par la maison du sous-préfet, perchée sur un piton aigu. Il a bénéficié d'un effort d'urbanisme, dont témoignent les alignements de palmiers, des bordures de trottoirs, des allées disposées géométriquement, des pelouses de paspalum. La plupart des bâtiments sont en dur, et leur toit est de tôle ondulée. Une petite place hexagonale, au centre de laquelle se dresse le mât pour l'envoi des couleurs, rappelle la fonction principale de la bourgade. C'est ici également que se sont installées plusieurs boutiques de commerçants, avec comptoirs, rayons garnis de produits divers, parfois un frigidaire pour la vente de boissons fraîches : elles sont assez bien fournies, grâce à la voie ferrée, et parce qu'elles doivent satisfaire une clientèle dont le pouvoir d'achat se place très au-dessus de la moyenne rurale. Cependant, aux deux extrémités du quartier, se sont construites des cases de type traditionnel, entourées de bananiers et de palmiers ; elles abritent soit des immigrés non fonctionnaires, soit des « matchouanistes », membres d'une secte religieuse qui avaient été, il y a quelques années, assignés à résidence en dehors de la capitale par groupes de quelques dizaines ; bons vanniers et malafoutiers, ils se sont adaptés à leurs nouvelles conditions, et paraissent désormais fixés.

Mvouti-Village est un quartier très caractéristique de ces agglomérations à population hétérogène, puisqu'il n'est habité pratiquement que par des Yombé, qui forment ainsi un îlot presque exclusif d'autochtones. C'est véritablement un village au sein de la bourgade, où les cases en matériau végétal se dispersent dans une palmeraie très fournie. Il regroupe 86 habitants, et sa population diminue (109 en 1959), car les jeunes s'en échappent, surtout les hommes (taux de masculinité : 777 ‰, contre 1 060 ‰ dans le reste de l'agglomération). Au contraire, Mvouti-Gare et Mvouti-Banlieue sont des quartiers récents, où les habitants sont venus s'installer après avoir quitté leurs villages d'origine. Près de la gare, salariés et employés du C.F.C.O. sont logés dans des cases individuelles et des bâtiments collectifs en planches sciées ou en briques crues recouvertes de tôle ondulée ; ils forment par exemple les trois côtés d'un rectangle, à proximité de la voie ferrée. Mais les autres — artisans, boys, cultivateurs, chômeurs — habitent dans des cases en planches éclatées, à toit de *nkounza*. Elles se disposent sans ordre, chacun s'étant installé à son gré sur une parcelle encore libre. La maison a été orientée selon la fantaisie du constructeur, généralement dans une direction parallèle à l'un des côtés de la parcelle. Celle-ci est close tant bien que mal, caractère propre au paysage urbain. Ces deux derniers quartiers, qui se sont étendus sur une basse terrasse de la Loukoula, ne sont pas à l'abri d'une inondation.

Certains des caractères de l'habitat, relevés à Mvouti, se retrouvent dans les autres agglomé-

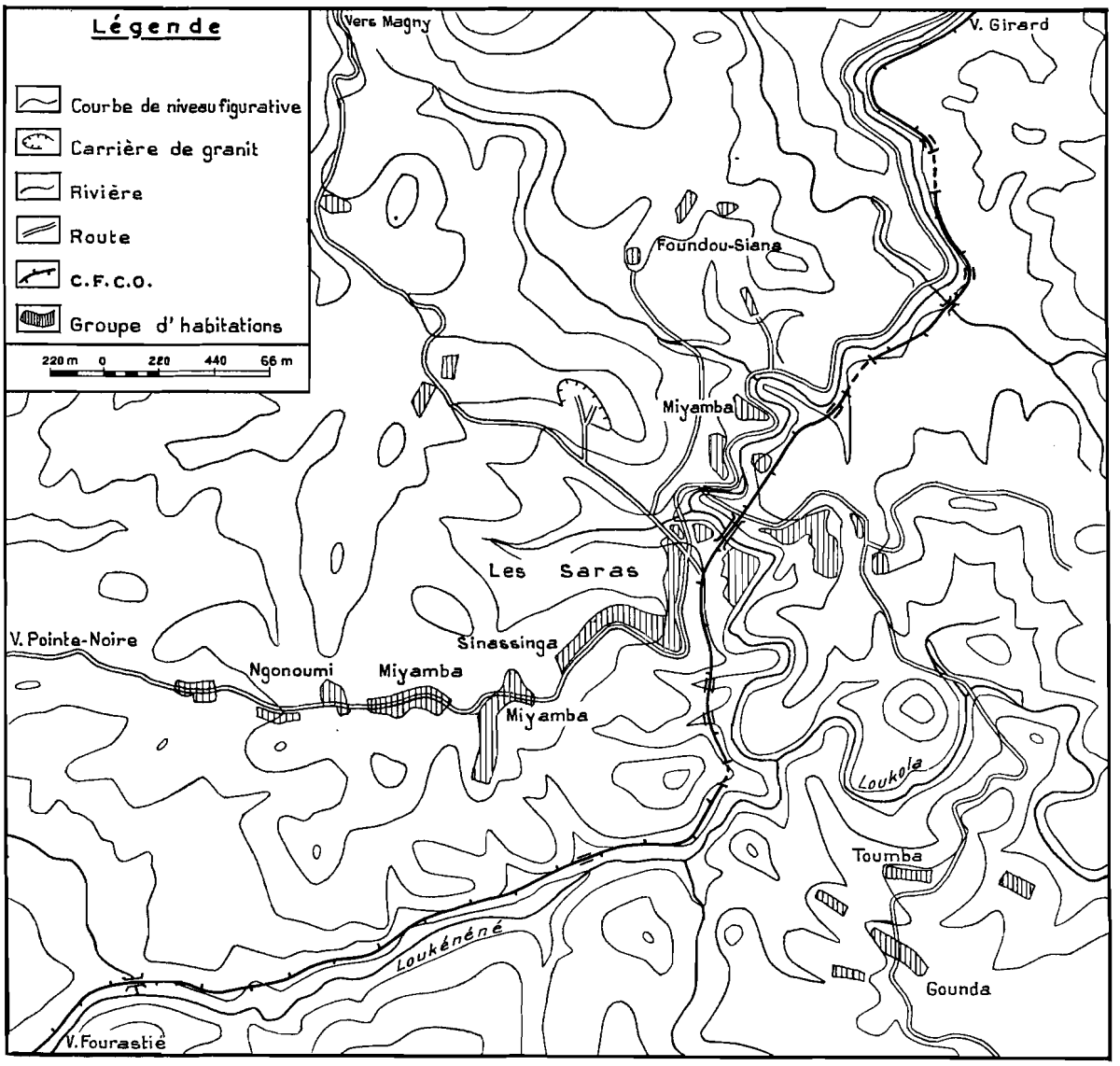


FIG. 77. — Le site de Les Saras (Km 102).

rations de même origine. Cependant, à Girard, Les Saras, Fourastié... il manque toujours le quartier du Poste, puisque ces bourgades ne jouent aucun rôle administratif : les bâtiments officiels se réduisent aux écoles et au dispensaire, aux maisons du chef de secteur agricole, de l'infirmier, de l'instituteur. Par contre, les quartiers d'immigrés s'y retrouvent, où les habitants se sont regroupés par affinités ethniques (quartier Loumbou, quartier Kougni, quartier Vili, quartier Lari, etc.), et, du moins aux Saras, les « villages » Yombé distincts des autres, allongés sur le bord de la route (Sinassinga), ou situés un peu à l'écart (Foundou-Siana). Le site a eu une influence importante sur le développement de chaque bourgade ; là où les espaces plats étaient suffisants, les quartiers ont pu s'étaler (Holle, Guéna) ; là où la topographie était tourmentée, on voit les cases se disperser sur le flanc des collines, s'accrocher à des pentes raides, ou se succéder le long des rivières, développant un plan d'allure dendritique, très prononcé dans le cas des Saras (fig. 77). Partout s'insinue alors la végétation de brousse, à laquelle se mêlent les palmiers, les bananiers et quelques arbres qui ont échappé à la destruction.

La présence de boutiques nombreuses dans chacune des agglomérations ferroviaires est un des éléments de différenciation d'avec les villages. Il y en a neuf à Mvouti, sept aux Saras, six à Fourastié, six à Guéna, cinq à Holle, etc. Encore s'agit-il là seulement des commerces réguliers, soumis à patente ; mais les petits éventaires plus ou moins illégaux se dressent en maints endroits, offrant quelques boîtes d'allumettes, des flacons de brillantine, des morceaux de savon, des peignes... Il faudrait ajouter encore à ces détails typiques d'un paysage urbain les bouteilles d'huile ou de vin de palme, les tchikouangues de manioc, les petits tas de fruits divers, les baguettes de pain, etc. qui sont présentés aux passants devant bien des cases, et qui révèlent l'existence de toute une catégorie de non-producteurs, obligés de se ravitailler en produits alimentaires. Les boutiques, d'aspect en général un peu plus soigné que les cases ordinaires, se regroupent fréquemment : à Mvouti, dans le quartier administratif, à Fourastié et Les Saras, près de la gare où se tient habituellement le marché des bananes.

Dans la construction des cases familiales, on retrouve la même gamme de matériaux traditionnels. Cependant, une certaine évolution est perceptible, que facilitent un milieu plus ouvert ou des conditions favorables. C'est ainsi que la planche sciée progresse aux dépens de la planche éclatée (12,1 % et 60,8 % respectivement, au lieu de 3,8 % et 78,1 % dans les villages). A Fourastié, où fonctionne une scierie, la proportion atteint même 16 %. La terre sur armature de bois est plus fréquente (12,1 %), ce qui s'explique par la présence de gens pour qui ce mode de construction est traditionnel. Les agglomérés de ciment sont aussi un peu plus employés, mais leur coût en freine beaucoup l'utilisation. Par contre, l'évolution est assez nette en ce qui concerne les toitures : la couverture de feuillage est en voie de disparition (15,8 %) au bénéfice de la tuile de bambou (72,8 %) et de la tôle ondulée (9,5 %). Sous cet angle, Mvouti est le mieux partagé : 30 % des cases sont couvertes en tôle, mais le revenu moyen individuel y est plus élevé qu'ailleurs. Enfin, dernier signe de progrès que la présence de sol cimenté dans 7 % des cases (21,5 % à Mvouti).

Dans l'ensemble des agglomérations ferroviaires, les cases sont en moyenne plus anciennes que dans les villages ; la proportion est identique pour les plus récentes (10 % de moins d'un an), mais on en trouve davantage de plus âgées : 21,6 % des cases ont dix ans et davantage, contre 8,4 % ailleurs. Plusieurs explications sont possibles ; la stabilité de l'habitat d'abord : Mvouti, Les Saras, Guéna sont les points d'aboutissement des mouvements migratoires, et les habitants ne sont pas, dans l'ensemble, prêts à en repartir ; le prix de revient ensuite : les constructeurs ont dû souvent acheter les tuiles de bambou, les planches éclatées ou sciées, et il est vraisemblable qu'ils en soignent l'entretien, pour ne pas avoir à refaire trop vite cette dépense. Enfin, l'utilisation de matériaux durables (agglomérés, tôle) est évidemment un facteur de longévité.

Ces nuances parfois accentuées qui distinguent les villages des grosses bourgades ferroviaires ne sauraient surprendre : par toutes les possibilités de contact qu'elles ouvrent, les gares sont nécessairement des instruments d'évolution. La division en quartiers sur des bases ethniques, un plus large emploi des matériaux de construction modernes, une activité commerciale assez intense, sont des caractères spécifiquement citadins. Mais l'agriculture tient une place encore trop grande dans la vie quotidienne, pour que l'on puisse parler ici de villes ; il est beaucoup plus juste de parler de centres urbanisés, qui polarisent dans une certaine mesure la vie économique locale.

2. Les habitants des gares.

L'analyse des structures professionnelles montre ici que le nombre des agriculteurs est inférieur en proportion à celui des villages. A l'origine, les immigrants ne sont pas venus là pour faire de la culture, mais pour travailler comme salariés. Il n'est donc pas surprenant que chasseurs, pêcheurs, cultivateurs, ne représentent que 41,8 % des hommes, moins de la moitié des adultes de sexe masculin. Beaucoup d'entre eux, d'ailleurs, se classent dans la catégorie « planteurs », car ils s'occupent avant tout de petites bananeraies, dont le produit est commercialisé. Les salariés sont un peu moins nombreux : 32,9 % ; mais leur importance relative tient à la variété des situations qui s'offrent à eux : ouvriers à la scierie de Fourastié ou à la carrière de granit des Saras,

employés ou manœuvres du Service de l'Agriculture (pépinières), du Service des Eaux et Forêts (zone de reboisement de Guéna et de Boukou-Nsitou), des Travaux publics, du C.F.C.O. (équipes d'entretien des routes et de la voie ferrée) ; jusqu'en 1961-1962, des postes de travail existaient également sur les plantations privées de bananiers à Girard, Magny (Les Saras), Fourastié. Enfin, il reste encore aujourd'hui des possibilités d'embauche sur quelques chantiers forestiers (Pounga, Les Saras, Fourastié).

Ces deux catégories représentent ensemble les 3/4 des hommes. Le dernier quart est beaucoup plus varié. Il comprend les commerçants (6,2 %), dont la présence, nous l'avons vu, est liée à celle des salariés, mais aussi à celle des planteurs, dont les revenus sont plus élevés que ceux des agriculteurs traditionnels. Non seulement ils tiennent boutique, mais bien souvent ils achètent et expédient à destination de la ville, les bananes, la canne à sucre, les fruits, etc. Les artisans (5,7 %) sont presque aussi nombreux ; ils sont menuisiers, charpentiers, maçons, boulangers, et surtout tailleurs, profession considérée comme « noble », et pour cela très recherchée : ils ne sont pas moins de 7 à Guéna, et 14 à Holle ! Il en résulte d'ailleurs que leur activité est très réduite et irrégulière, et qu'ils se bornent, la plupart du temps, à confectionner des shorts et des chemisettes. Les fonctionnaires sont rares en dehors du chef-lieu : il s'agit de subalternes, représentant l'administration à l'échelon local. Par contre, il est important de souligner le chiffre élevé des chômeurs et sans profession : 9,4 % ; il est caractéristique d'un certain état d'esprit, et de la place attribuée à ces agglomérations dans l'esprit des habitants : ils s'y sentent déjà urbanisés, et ont des réactions de citadins ; bien que s'offrent à eux des possibilités de cultiver la terre, ils y renoncent parce qu'il s'agit d'une activité rurale, et restent ainsi sans travail.

Ceci ne signifie pourtant pas que cette évolution à sens unique soit la seule qui puisse se produire. La répartition professionnelle actuelle est déjà le résultat de changements importants, qu'il est possible de constater en relevant la liste des métiers exercés antérieurement par les habitants. On constate alors que pour beaucoup d'entre eux, les activités actuelles sont l'aboutissement d'une transformation récente, qui a été rendue nécessaire par la disparition d'entreprises privées. Ainsi, à Guéna, 29 recensés ont été boys et 71 ouvriers spécialisés ou conducteurs d'engins, contre 4 et 14 respectivement, aujourd'hui ; aux Saras, les chiffres correspondants sont 17 et 7 autrefois contre 3 et 9 de nos jours. Au contraire, les cultivateurs ont vu leurs effectifs se gonfler de façon considérable, passant de 12 à 76 dans la première agglomération, de 6 à 150 dans la seconde. Il s'est donc produit une véritable reconversion, assez rare dans le monde rural d'Afrique Noire, et qui a été facilitée sans doute par le développement des cultures de bananiers. Par contre, le commerce a tenté un nombre croissant de résidents, puisqu'ils sont 23 au lieu de 7 à Guéna, 25 au lieu de 9 aux Saras.

Le cas de Mvouti mérite d'être examiné à part. Chef-lieu de la sous-préfecture, il rassemble l'essentiel des services administratifs, et par conséquent un nombre plus élevé qu'ailleurs de fonctionnaires, employés de bureau, dactylographes, etc. (6,8 % des hommes). Mais surtout, c'est son rôle de centre ferroviaire qui est le plus important : il y existe donc un gros noyau d'employés et manœuvres du C.F.C.O., dont les effectifs dominent le tableau des emplois ; avec les quelques boys de l'agglomération, ils représentent 47,6 % des recensés adultes de sexe masculin, et prennent de très loin la première place. L'urbanisation plus poussée de Mvouti se traduit par une régression spectaculaire des activités agricoles, qui atteignent seulement 14,8 % de l'ensemble. Parallèlement, on rencontre de nombreux chômeurs et sans profession (12 %) et un assez grand nombre de commerçants (8,4 %). Les artisans, enfin, forment un petit groupe peu étoffé, mais au sein duquel on retrouve la nette domination des tailleurs.

Ce tableau des activités professionnelles masculines dans les agglomérations ferroviaires doit être éclairé par quelques données sur le travail féminin. Celui-ci reste presque exclusivement agricole et traditionnel, c'est-à-dire que les femmes, tout comme dans les villages, assurent la subsistance de leur famille grâce aux plantations vivrières qu'elles établissent chaque année. Dans la plupart des cas, l'homme n'a même pas besoin d'abattre la forêt, car celle-ci a été depuis déjà assez longtemps remplacée par une végétation de recrû, qui ne peut prendre de dimensions importantes, parce que le défrichement revient trop vite. On rencontre cependant un certain nombre

de femmes qui ont cessé de cultiver la terre : elles sont parfois âgées, ou infirmes ; mais dans la plupart des cas, c'est parce que leur mari est commerçant ou fonctionnaire. Ainsi à Mvouti, où l'évolution dans ce sens est la plus poussée, sur 155 épouses d'artisans ou de petits salariés, 123 ont des champs et 32 n'en ont pas ; mais sur 45 épouses de fonctionnaires ou de salariés moyens, 13 seulement en ont et 32 n'en ont pas. Le niveau social, du moins celui des revenus, joue donc en ce domaine un rôle prépondérant, ce qui est prévisible, et d'autant plus que parmi les fonctionnaires, beaucoup sont étrangers à la région, et ne se trouvent là que de façon temporaire.

Ainsi, la population des gares offre l'image d'une évolution instructive. Celle-ci est relativement avancée du côté masculin, où la gamme des activités est plus complète que dans les villages ; elle l'est moins du côté féminin, et il apparaît que le salaire du chef de famille n'est en général pas encore considéré comme la seule ressource du ménage, mais comme un revenu supplémentaire dont la disparition n'a pas de conséquences dramatiques. Il est en un sens rassurant de constater que si les difficultés de ce genre se produisent, il existe une possibilité de retour en arrière : le manœuvre, le boy, le mécanicien redevient alors paysan, ou du moins planteur. Il y a là une alternative qui permet aux habitants des petits centres de traverser sans dommages sérieux les périodes difficiles qui peuvent se présenter ; mais elle est liée à une urbanisation incomplète et aux dimensions réduites des bourgades. En ville, elle disparaît rapidement, car en prenant conscience de son nouveau mode d'existence, le citadin rompt beaucoup plus complètement avec son passé de rural. Mais alors, sans revenus monétaires, il n'a guère d'autre choix que le chômage ou les expédients les plus divers. C'est un stade économique et social que n'ont pas encore atteint les agglomérations ferroviaires.

6

L'agriculture de plantation

L'intérêt présenté par les possessions européennes dans les régions tropicales fut tout d'abord essentiellement commercial : elles permettaient de se procurer, en principe grâce à la traite, un certain nombre de produits végétaux ou animaux recherchés sur le marché international, et dont la vente pouvait assurer de sérieux bénéfices. Mais il apparut assez vite que les ressources naturelles, en ce domaine, étaient limitées. Il s'avérait nécessaire, si l'on voulait développer le courant commercial, d'en mieux assurer les sources. Le seul moyen était donc de créer des plantations.

Cette évolution s'est amorcée, sur la façade maritime congolaise, nettement plus tôt que dans l'intérieur du pays, et surtout que dans le Nord. Peut-être cette différence est-elle due à l'exemple offert par les tentatives de ce genre faites dans les régions voisines (Congo Belge, São Tomé) ? Peut-être également au dynamisme particulier dont ont fait preuve quelques individus qui tenaient à mettre en valeur les terres dont ils avaient obtenu la possession. Il n'y eut pas ici, en effet, de sociétés concessionnaires, mais des propriétaires, dont les droits se sont perpétués jusqu'à nos jours.

Le sort de ces entreprises ne fut pas brillant, mais elles provoquèrent déjà une certaine évolution économique et humaine. Après leur disparition, l'agriculture de plantation dut attendre de longues années avant de retrouver quelque vitalité. Elle revêtit d'ailleurs d'autres formes sous l'impulsion de l'administration, qui désirait procurer aux habitants des villages des ressources monétaires régulières, et amorcer une exportation : les bananes, le café, le cacao furent essayés, et ces tentatives se prolongent encore. En même temps, des espoirs étaient fondés sur le palmier à huile, sur le cocotier, sur l'arachide. La multiplicité même de ces expériences prouve assez le peu d'ampleur des résultats obtenus. Mais leur étude permet du moins de se faire une meilleure idée des obstacles rencontrés, et peut-être, en conséquence, de les vaincre.

LES PREMIERS ESSAIS DE MISE EN VALEUR

L'installation de l'administration coloniale française, la présence rassurante d'une petite force armée, donnaient aux ressortissants européens, à partir de 1883-1885, la possibilité d'étendre le réseau des comptoirs et factoreries, non seulement dans la région côtière, mais également dans l'intérieur, le long des grands cours d'eau constituant des voies naturelles de pénétration. De plus, le commerce pouvait désormais se passer des intermédiaires officiels tels que les « mafouques », les gérants d'établissement s'adressant aux producteurs, ou du moins aux vendeurs de produits venus offrir leurs marchandises. Ils pouvaient aussi mettre directement sous leurs yeux les produits de traite éveillant leur convoitise et flattant leurs désirs.

Mais certains eurent l'idée de faire davantage : devant eux s'étendait un pays très peu peuplé, et dont la mise en valeur n'était pas commencée. En s'adressant à la puissance publique, il était possible d'obtenir de grands domaines : c'est ainsi que naquit la C.P.K.N. (Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari). Mais pourquoi ne pas acheter directement aux chefs coutumiers de vastes terrains dont le prix ne devait pas être très élevé, afin d'y produire des richesses exportables ? C'est par ce moyen que se formèrent les grandes propriétés, avant les sociétés concessionnaires qui n'eurent une existence légale qu'en 1899.

A. LES PROPRIÉTÉS DE LA N.A.H.V.

Les premiers commerçants installés dans la région, et qui désiraient élever une construction (maison d'habitation, boutique), s'efforçaient d'obtenir des chefs indigènes locaux le terrain nécessaire. Cela n'offrait en général aucune difficulté, surtout lorsqu'il s'agissait de petites parcelles, quelques dizaines d'ares la plupart du temps. L'autorité civile ratifiait alors l'acte de vente, et l'enregistrait sous forme de « concession provisoire ». Celle-ci devait ensuite être mise en valeur, et devenait concession définitive, après constat des investissements réalisés, et bornage des limites par un géomètre qualifié. Les acheteurs omettaient fréquemment cette dernière opération : bien des terrains concédés entre 1885 et 1900 n'ont été bornés que trente ans plus tard ; d'autres ne l'ont jamais été, et ne sont donc pas devenus légalement propriété de leurs occupants.

Les négociants portugais installés le long de la côte ont été les premiers acheteurs de terrains, avant la colonisation française ; quelques noms reviennent constamment dans les relations contemporaines : Manuel da Cruz Silva, Santos et Macedo, Silveira et Cie. C'est l'un d'eux, dom José Maria de Galazza y Etcheverra, qui vendit tous ses établissements à la « Maison Hollandaise », en 1881. Celle-ci devait succéder à une autre société néerlandaise, Afrikaansche Handels Vereeniging, de Rotterdam, qui ne possédait pas moins de 38 comptoirs entre Setté Cama et Banana, vers 1875. La Nieuwe Afrikaansche Handels Venootschap, ou N.A.H.V., était une société anonyme fondée à Rotterdam en 1880. Elle fut la première, en cette région, à vouloir dépasser le stade de la traite pure et simple, en créant des plantations. C'est pourquoi elle acheta en mars 1883, plus de 5 600 ha, en quatre terrains échelonnés le long du Kouilou : 1 000 ha à Mani Camessa (« Princesse de Umbuco »), 1 500 ha à Matchiloungа, 410 ha à Manimbanga « chef de Mayombe », 2 750 ha à Matchibanga. Ces deux dernières propriétés se trouvaient près de Touba. Le paiement se fit, selon l'habitude, en nature : fusils et poudre, vêtements, rhum, genièvre, gin[1]. La France n'ayant encore, à cette date, aucune autorité légale sur la vallée du Kouilou, l'acte passé entre les chefs intéressés et Heinrich Aeckerlin, représentant de la N.A.H.V., fut contresigné par Grantville, administrateur pour l'Association Internationale pour l'Afrique. C'est seulement au mois d'août 1883, que reconnaissance de la vente fut faite au nom de Brazza par Manchon, et par le consul néerlandais installé à Banana (estuaire maritime du Congo).

Ce n'était qu'un début. Au cours des mois suivants et pendant les années ultérieures, la N.A.H.V. multiplia les achats et les demandes de concessions plus ou moins étendues. Elle finit par avoir une série de points d'appui échelonnés de Bas-Kouilou à Kakamoèka, situés souvent au confluent de deux cours d'eau, ou constitués par des îles (il existe encore une « Ile des Hollandais », non loin de l'embouchure du fleuve, qui perpétue le souvenir de la Maison, tout comme la « Pointe des Hollandais », à Brazzaville). Elle agit de même le long de la Loémé, après un premier achat

1. A titre documentaire, voici la liste des marchandises qui furent cédées en paiement du terrain dit « Tchibango » : « Au prince Matchibanga, 80 cortades de 4 yards de 6 plis d'étoffes assorties, 1 fusil, 1 baril de poudre de 4 cortados, 50 pièces de corail d'un cortado chacun, 1 paletot de drap bleu, 6 dames-jeannes de rhum de 16 l, 6 caisses de genièvre. Au prince Matchiloungа : 40 cortades de 4 yards de 6 plis, 1 baril de poudre, 30 pièces de corail, 1 paletot de drap bleu, 3 dames-jeannes de rhum, 3 caisses de genièvre. » Une quinzaine d'autres dignitaires et linguisters — frères, pères, fils, neveux des deux chefs — recevaient au total 46 cortades d'étoffe, 11 barrettes de catalogne, 1 caisse de genièvre, plusieurs bouteilles de gin et de genièvre. Pour le terrain « Umbuco », acheté à la « princesse Mani Camessa », il fut versé : à elle-même, 50 cortades de 4 yards de 6 plis, 1 dame-jeanne de rhum de 16 l, 1 caisse de genièvre. A plusieurs dignitaires et parents, 100 cortades d'étoffe, 50 pièces de corail rouge, 2 paletots de drap bleu.

fait en 1892 à André Loemba da Costa, au confluent Loémé-Tchabi : 12 ha à Tchabi, 40 ha à Tchicambo, 2 ha à Tchilala ; 41 ha à Koulamandou, à cheval sur le fleuve, ainsi que deux concessions sur la côte : 1 ha à Massabé et 1 ha à Fouta. A la même époque, la Maison Hollandaise obtenait un terrain à Pointe-Noire, où quelques villages offraient des possibilités de trafic, et 1 200 ha près du lac Cayo, en vue de créer une plantation. Les cadres de la société se mirent rapidement au travail.

Nous possédons quelques renseignements sur les plantations de la N.A.H.V. vers la fin du XIXe siècle, grâce à un rapport d'inspection du Service de l'Agriculture, daté de 1894. Les premières se trouvaient sur les rives du Kouilou, entre Kakamoèka et Moyé ma Tali. Les plants de café n'étaient pas importés, mais recueillis sur place. Une variété existe en effet à l'état sauvage dans la forêt du Mayombe[1], et des équipes partaient chercher des plants de trois à quatre ans, qui étaient ensuite repiqués dans des trous creusés à 3 m les uns des autres. D'autres étaient achetés à la population, à raison de 100 cortades les 1 000, c'est-à-dire environ 60 F[2]. Assez rustique et résistant, le *Coffea canephora* Kouilou produit après trois ans, et pouvait donc, dans ces conditions, être d'un rapport immédiat. Il avait cependant un défaut : la dimension des graines, plus petites que celles de *Coffea liberica*, et de valeur marchande plus faible. Les planteurs s'efforçaient donc d'acclimater ce dernier, ainsi que le *Coffea arabica*, le plus recherché sur le marché mondial, et dont les plants étaient importés de São Tomé. Le prix de revient de l'établissement des plantations était assez minime : on le calculait alors en cortades — la cortade équivalant à peu près à 0,60 F — et il était de 60 cortades à l'hectare pour le défrichement, 40 cortades pour la préparation du terrain et la plantation. Si les pieds de café étaient achetés aux indigènes, il fallait compter 100 cortades de plus. On arrivait ainsi à un maximum de 200 cortades à l'hectare, soit 120 F de l'époque. L'entretien de la plantation revenait à 30 F à l'hectare, mais il était réduit au minimum. Les techniciens du Service de l'Agriculture conseillaient vivement d'apporter au sol des éléments nutritifs, et ceci, écrivaient-ils. « quelle que soit l'option des planteurs qui admettent, sans raisons suffisantes, une fertilité indéfinie du sol ». Ils proposaient donc d'étendre au pied des arbustes la pulpe des fruits, et de pratiquer la culture intercalaire de l'arachide, susceptible de fournir des matières azotées, et de limiter l'érosion sur les pentes.

On ne connaît pas l'étendue des superficies réellement plantées en café par la N.A.H.V. sur les bords du Kouilou. Cependant, en 1896, une statistique nous apprend qu'elles comptaient 24 000 pieds près de Kakamoèka, et 70 000 pieds près de Touba, auxquels s'ajoutaient, aux mêmes lieux, respectivement 3 000 et 2 000 pieds de cacaoyers. L'écartement adopté aboutissant à une densité de 1 023 pieds à l'hectare, il est probable que les deux plantations couvraient un peu plus de 25 et 70 ha. Les rendements moyens ne pouvaient être encore calculés avec certitude, mais la toute première récolte, sur des arbustes transplantés depuis dix-huit mois, promettait environ 360 kg à l'hectare, ce qui est honorable pour des plants non sélectionnés.

La plantation établie par la N.A.H.V. sur les bords du lac Cayo était plus vaste et plus variée. Elle s'étalait dans l'angle formé par la Loémé et le lac, au flanc de collines d'une trentaine de mètres d'altitude et dans de petites vallées entamant les versants. Le sol était dérivé des sables pliocènes de la Série des Cirques, d'où les cailloux sont absents. Les rapports notent qu'il est noirâtre sur plus d'un mètre d'épaisseur, ce qu'il est possible de constater encore de nos jours. Les 150 ha mis en valeur avaient été gagnés sur une haute futaie, dont quelques espèces, épargnées volontairement, fournissaient soit un ombrage — d'ailleurs trop maigre — soit des produits utilisables : *Elaeis*, fromager, *Bracoena* et « penza-penza » (ou owala : *Pentachletra macrophylla*, dont la noix, oblongue et très aplatie, fournit de l'huile par broyage). Il n'y avait pas eu de préparation du sol après brûlage des herbes. Mais les fonds de vallées, trop humides, avaient rendu nécessaires des fossés de drainage très importants. Au contraire, les zones hautes avaient besoin d'arrosage supplémentaire : une pompe à vapeur refoulait l'eau du lac jusqu'à un réservoir de 120 m³, et elle était distribuée par un réseau de canalisations en fonte, long de 6 km.

1. On la trouve également sur les bords de l'Oubangui.
2. Monnaie française de l'époque.

Les premiers plants de café *(Coffea liberica)* avaient été mis en place en 1889. En 1894, on en comptait 60 000, dont une partie était plantée en alternance avec des cacaoyers (12 000 pieds) ; la première récolte, en 1893, avait fourni 10 t de cacao. La N.A.H.V., dont il ne faut pas oublier l'origine néerlandaise, avait planté également des rocouyers *Bixa orellana :* de la graine de cet arbre, on peut en effet tirer une matière colorante rouge utilisée pour teindre les étoffes, la cire, et l'enveloppe des fromages de Hollande (production en 1893 : 2 t) ! Enfin, la plantation comprenait une partie réservée aux arbres à caoutchouc ; après un échec essuyé avec le landolphia, la direction avait importé des graines du Brésil ; les 6 000 arbustes obtenus, paraissant être *Manihot glaziowii,* semblaient devoir fournir un excellent latex. La plantation tout entière occupait 200 manœuvres, payés l'équivalent de 15 F par mois (6 cortades, plus la ration), et encadrés par 5 techniciens européens et un technicien africain recruté à San Tomé.

Dix ans plus tard, la plantation de Cayo était complètement abandonnée. On ignore les raisons exactes de ce départ, mais elles furent sans doute multiples. Dès avant la fin du siècle, on signalait les ravages faits par certains insectes dont les larves creusaient des galeries dans les tiges, faisant périr la plante, et par un bostrycus (*Apate monachus* Fabr.), l'un et l'autre attaquant aussi bien les variétés locales que les variétés importées. Les planteurs devaient lutter également contre les courtilières, ennemies des jeunes plants, et si abondantes que 4 ou 5 enfants étaient spécialement chargés de leur faire la chasse ! Mais il est probable également que la rentabilité de l'entreprise n'était pas assurée. Malgré la faiblesse relative des salaires individuels, ils constituaient une charge sérieuse dans un budget où les entrées n'étaient pas considérables. Sur le marché international, le café « Libéria » se négociait à 1,10 F la livre, le café « Kouilou » à 0,50 F la livre seulement ! On suppose enfin qu'il ne devait pas être plus aisé à cette époque qu'aujourd'hui de faire sécher les fruits du caféier, dans l'atmosphère constamment humide d'une région soumise toute l'année aux influences maritimes. La qualité s'en ressentait, et partant le prix de vente.

Ces premiers essais de plantation de type industriel, en dépit de leur sort malheureux, méritaient pourtant d'être signalés. La production annuelle, pendant quelques années, se maintint entre 40 et 60 t de café, 15 et 25 t de cacao. Elle allait se poursuivre, avec des fortunes diverses, au début du XXe siècle, mais sous les auspices d'autres entreprises, d'un genre un peu différent.

B. LES AUTRES PROPRIÉTÉS

1. La Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari.

Au cours des quinze dernières années du XIXe siècle, la région du Kouilou vit se former trois grandes propriétés, dont la nature juridique ne ressemblait en rien à celle des sociétés concessionnaires : les propriétés C.P.K.N., Ancel-Seitz, et Sargos. La Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari (C.P.K.N.) n'a pris ce nom qu'en 1899, lors de l'achat, par un groupe de capitalistes en majorité belges, de la Société Industrielle et Commerciale du Congo Français. Cette dernière était elle-même une transformation de la Société d'Études et d'Exploitation du Congo Français (S.E.E.C.F.) créée en 1893, et dont le représentant le plus actif, A. Le Châtelier, avait signé avec le gouverneur de Chavannes, un accord concernant l'étude d'un chemin de fer vers l'intérieur du pays. Aux termes de cet accord, A. Le Châtelier s'engageait à mener à bien les travaux d'étude en y engageant des sommes assez importantes. En contrepartie, le gouvernement devait concéder à la société, en toute propriété et après remise des documents établis, des terrains dont la superficie était fonction du montant des dépenses, et calculée d'après le barème suivant : 200 000 ha pour les premiers 300 000 F, 50 000 ha par 100 000 F supplémentaires jusqu'à concurrence de 500 000 F, et 20 000 ha par 100 000 F supplémentaires de 500 000 F à 1 000 000 F. L'attribution devint effective le 30 juillet 1894. Des échanges et des achats eurent lieu au cours des années suivantes, notamment en 1897. En fait, lorsque les terrains passèrent aux mains de la C.P.K.N., ils couvraient

environ 2 750 000 ha ! C'était l'une des plus grandes surfaces attribuées au Congo Français[1]. Mais comme il ne s'agissait pas d'une concession pour trente ans, il n'existait pas de cahier des charges, et personne ne pouvait obliger la Compagnie à réaliser une mise en valeur quelconque. Elle devait simplement garantir le libre accès aux marchés et aux villages situés sur son domaine, la circulation sur la piste des Caravanes et celle de Kakamoèka à Loudima, et laisser à la disposition des habitants un minimum de 1 ha par tête pour les cultures vivrières.

Ce dernier point soulève le problème de la doctrine officielle concernant la propriété du sol. Un décret de mars 1899 nous éclaire au sujet de celle-ci. Au terme de ce décret « les terres vacantes et sans maître » font partie du Domaine de l'État, « seul propriétaire du sol ». Un peu plus loin, il est dit qu'un indigène ne peut se prévaloir d'un droit de propriété sur un terrain, que s'il l'a acquis en vertu d'un titre régulier délivré par l'État », et que « les terres occupées par les indigènes, même avant 1899, sont (...) considérées comme vacantes et sans maître ». C'était là, évidemment, appliquer les principes européens de droit romain et de propriété privée, à un pays où n'existaient que le droit coutumier et la propriété collective. En fait, ce décret paraît bien avoir été pris non pour donner une base légale à une spoliation généralisée, mais essentiellement pour contrôler, et enrayer dans la mesure du possible, la vague d'achats qui déferlait alors. Le moindre petit commerçant tenant boutique tenait à avoir son terrain, et les chefs coutumiers n'hésitaient pas à céder parcelle après parcelle contre des armes, des tissus ou des alcools.

Les premiers articles du décret étaient d'ailleurs tempérés par les suivants, d'après lesquels « l'État, propriétaire du sol », reconnaissait « par une convention tacite, aux autochtones, le droit d'occuper les terrains qui leur sont nécessaires pour installer leur habitat et effectuer leurs plantations », de même que « le droit d'usage sur les produits naturels du sol ». Il ne pouvait en aucun cas y avoir « déguerpissement obligatoire en toutes circonstances », et il fallait enfin « réserver autour des villages les surfaces nécessaires pour permettre aux habitants la création de leurs plantations et la rotation des cultures. Toute concession dans ces réserves doit être refusée ». Le droit d'usage s'étendait aux palmeraies naturelles. Or, il est évident que la notion de surface nécessaire à la rotation des cultures peut s'étendre fort loin, de même que celle de produits naturels du sol. En définitive, dans l'ensemble du pays, cette question des réserves n'entraîna de conflits qu'entre concessionnaires et commerçants : quand les seconds achetaient des palmistes à la population, les premiers ne manquaient pas de contester l'origine « libre » de ceux-ci, et en réclamaient la confiscation. Mais les habitants ne paraissent pas avoir jamais manqué de terrains de culture ou de chasse, tant étaient vastes les superficies disponibles.

Au moment de son extension maximum, la propriété C.P.K.N. s'allongeait sur 1° 16′ de latitude (140 km) et sur 2° 13′ de longitude (300 km). Elle était limitée, à l'est, par le méridien 11° (de Paris), au nord par le 3e parallèle, et au sud par la piste des Caravanes, de Pounga à Loudima, englobant ainsi toute la boucle du Niari. Vers l'ouest, elle comprenait le bassin de la Ngongo, et s'ouvrait sur l'Océan par une vingtaine de kilomètres de côte. Auprès de cet énorme domaine taillé d'un seul bloc, les autres parcelles faisaient piètre figure : une longue bande de terrain sur la rive droite du lac et de la rivière Nanga, jusqu'au Kouilou, et diverses concessions à Bas-Kouilou et à Loango (dont « le Mamelon du Docteur »). De tout ceci, la C.P.K.N. ne tira pourtant que des tonnages ridiculement faibles de produits divers.

2. Les propriétés Ancel et Sargos.

La propriété Ancel-Seitz avait commencé de se constituer plus tôt. Dès 1886, M. Ancel, lorrain d'origine, achetait petites et grandes parcelles, soit à des chefs indigènes (tel le « Vicomte de Kakongo », ainsi nommé dans un acte de vente), soit à des commerçants portugais désireux de se retirer (comme Carvalho), soit enfin à des sociétés (Hatton et Cookson, N.A.H.V., Compagnie Agricole du Kouilou). La plus grosse partie de sa propriété fut constituée par un domaine acquis

1. Rappelons que la plus vaste de toutes avait été concédée à la Société des Sultanats du Haut-Oubangui : 14 000 000 ha, en grande partie inexplorés, il est vrai.

de la C.A.K., qui elle-même la tenait de la C.E.E.C.F. : 51 500 ha situés en aval de Kakamoèka, et faisant suite, le long du fleuve, à la propriété C.P.K.N. Prosper Ancel l'avait patiemment agrandie, en achetant, chaque fois que cela était possible, les terrains situés au voisinage, vers le nord-ouest et vers le sud-est, de façon à ne pas se laisser « enfermer » par d'autres. Ainsi, sur la rive gauche, il réussit à acquérir tout le bassin de la Mandji, et il étendit son domaine jusqu'aux rives du lac Kitina, grâce à une parcelle de 15 km de long sur moins de 1 km de large, faisant barrage à une expansion éventuelle de son voisin. Mais il tenait également à contrôler, dans une certaine mesure, la navigation sur le Kouilou, en s'installant sur l'une ou l'autre rive et sur les îles, depuis sa propriété jusqu'à Bas-Kouilou : Loundji, Banga, Tchibébé, Nanga, Louvoulou, île Mfoumou ou « des Hollandais », etc., autant de jalons posés année après année. La liste des propriétés Ancel comporte ainsi des dizaines de parcelles, toutes fort bien placées, tant sur le fleuve que le long de la côte, de Madingo à Massabé. Pressentant même l'intérêt futur de Pointe-Noire, il y possédait 1 ha depuis 1905, c'est-à-dire cinq ans avant que la mission Audoin ne vienne étudier l'hydrographie de la baie et l'éventuelle installation d'un port. Il tenait ainsi, dans le Kouilou, près de 60 000 ha.[1]

La troisième propriété était celle des frères Sargos : 30 000 ha obtenus à titre gratuit et définitif, et situés entre la Nanga (émissaire du lac, qui était inclus dans le domaine), et Toké Mayombe, ancienne factorerie portugaise, à la limite de la propriété Ancel. Les premiers achats dataient de 1892. Cette propriété, qui comprenait le lac Dinga, était en partie inexploitable (12 000 ha de marécage à papyrus, 4 000 ha de forêt inondable), mais enfermait une belle forêt avec de nombreux acajous. Plusieurs gros villages — Magne, Loaka, Kongotali — pouvaient fournir de la main-d'œuvre pour une mise en valeur partielle. Vers l'est, la limite avec la propriété Ancel n'était pas très nette : chacun contestait le tracé établi par l'autre, et les deux domaines s'interpénétraient sur plusieurs kilomètres ; le conflit ne fut jamais réglé.

De ces trois grands domaines, seuls, les deux derniers se transformèrent en exploitations agricoles d'une certaine ampleur, et dont l'activité devait se prolonger pendant une vingtaine d'années. Leur organisation, à quelques détails près, était la même ; chacune disposait d'une factorerie à Loango (Ancel) et Bas-Kouilou (Sargos), dont le gérant européen s'occupait des importations et exportations de produits. Sur le domaine lui-même, l'encadrement européen était un peu plus étoffé : la C.P.K.N. n'avait qu'un seul représentant installé à Kakamoèka, tandis que la maison Sargos entretenait trois chefs de culture (Mfilou, Magne rive droite, Magne rive gauche), et la maison Ancel trois également (deux à Touba, un à Kakamoèka). La liaison était assurée par le fleuve, grâce à de petites embarcations à moteur ; la C.P.K.N. possédait deux vapeurs, *Niari* et *Mandji* ; la maison Ancel une vedette *Amélie* et un bateau à fond plat, le *Joseph-Ancel,* dont les deux moteurs fonctionnaient au pétrole ; la maison Sargos des embarcations pontées. Tous utilisaient également des chalands et de grandes pirogues. La navigation n'offre pas de grosses difficultés sur le Kouilou inférieur, qui pèche surtout par manque d'eau en saison sèche : les bancs de sable sont alors nombreux. En hautes eaux, le courant est assez fort, et des remous et tourbillons se produisent en aval des resserrements du cours, comme aux Portes de Ngotou.

Les efforts des colons portèrent avant tout sur le cacao et le café, en second lieu sur le palmier à huile. Le premier avait déjà été cultivé par la N.A.H.V. près de Touba, et la plantation abandonnée se trouvait sur la propriété Ancel ; mais le cacao était alors en pleine expansion dans cette partie de l'Afrique. Cultivé à São Tomé et dans l'île du Prince depuis 1870 au moins, il avait été introduit au Congo Belge en 1884. Vers 1907, 3 700 ha avaient été mis en place dans le Mayombe « belge » par de grandes sociétés qui en exportaient déjà près de 500 t. La production commençait également à Fernando Po (1 560 t), en Nigéria (730 t), au Cameroun (1 250 t). Au Congo Français, des graines étaient distribuées dans les villages, mais ce sont les plantations de type industriel

1. La formation des propriétés Ancel, Sargos, etc. a pu être reconstituée grâce aux dossiers les concernant, et qui se trouvent soit à Brazzaville, au Service des Domaines et de l'Enregistrement, soit à la Préfecture du Kouilou, où existe un dossier « Concessions ». On trouve également des indications fragmentaires dans les rapports d'Administrateurs, qui avaient périodiquement à s'occuper de problèmes surgissant à propos des droits acquis.

qui assuraient l'essentiel de la récolte. Elles se trouvaient à Mfilou et Magne, pour Sargos, à Touba pour Ancel. Il y aurait eu 400 000 pieds sur les deux domaines, ce qui représenterait de 350 à 380 ha. Les caféiers tenaient moins de place : 130 ha environ. Le rendement ne paraît pas élevé, d'après les rares chiffres qui nous sont parvenus : une centaine de tonnes de cacao, et quelques tonnes de café seulement, celui-ci expédié en cerises. C'est peu, au regard des prévisions qui comptaient sur 400 t de cacao et 200 t de café dès 1914-1915. L'attaque de maladies ou d'insectes n'est pourtant pas signalée par les inspecteurs des concessions dans leurs rapports successifs. Par contre, une partie des plantations était établie sur des terrains alluviaux trop humides, et d'ailleurs périodiquement inondés. En 1909 et 1910, se produisirent des crues exceptionnelles ; dépassant les berges de 5 m à Touba et Magne, le Kouilou fit de gros dégâts.

Il existait dans la région de très nombreux palmiers à huile poussant spontanément, et qu'il suffisait d'entretenir et d'exploiter. Des efforts furent faits pour aménager les peuplements naturels, et pour créer de véritables palmeraies ; ainsi, sur l'île des Hollandais, où plusieurs milliers d'*Elaeis* dessinent encore des alignements réguliers, dans la brousse aujourd'hui repoussée. La fabrication de l'huile restait très artisanale, utilisant simplement les méthodes indigènes ; et le produit ne pouvait être écoulé que sur le marché local. Par contre, les palmistes étaient exportés régulièrement, et leur achat aux autochtones complétait la récolte faite sur les plantations. En 1912, la C.P.K.N. amena et mit en place à Kakamoèka le matériel d'une huilerie mécanique moderne ; mais pour que sa rentabilité soit assurée, il lui aurait fallu 10 t de régimes par jour, que la population des villages voisins était bien incapable de fournir. Dès l'année suivante, elle fut démontée, et transportée sur une des plantations Lever, au Congo Belge.

D'autres essais furent également tentés : la culture du citronnier par exemple, dont 22 000 pieds, amenés sur la plantation Ancel, devaient fournir une production de jus et de zeste ; celle de l'hévéa, à partir de graines importées du Brésil *(Hevea brasiliensis)*, et qui donnèrent de bons résultats. Mais la guerre de 1914-1918 entraîna l'abandon des arbres, au moment où ils devaient être saignés (plus de 10 000 pieds). Essais d'élevage également, grâce à des animaux achetés en Europe : cinq bovins vécurent un moment sur l'île de Tchibébé, des moutons de France et d'Angleterre s'acclimatèrent fort bien, mais furent empoisonnés par des plantes toxiques de l'espèce *amorphophallus ;* des volailles furent croisées avec des races locales, et des pigeons se multiplièrent et redevinrent à demi sauvages après l'abandon des plantations. Ils ont même donné leur nom à l'une des îles du Kouilou, appelée encore aujourd'hui « tchitoumbou tchi mabembé », l'île aux Pigeons. Le plus entreprenant des colons, P. Ancel, nourrissait des projets plus ambitieux : en 1914, il avait préparé les fondations d'une scierie dont les machines étaient à pied d'œuvre ; les éléments d'un réseau Decauville attendaient leur montage, ainsi que ceux d'une décortiquerie de café. Une huilerie devait être montée dans l'île Banga par les frères Sargos.

3. La propriété Saubat-Lalanne.

La dernière propriété de quelque importance qu'il convient de signaler est le domaine de côte Matève. En 1889, A. Saubat-Lalanne, originaire de Pau, avait racheté à da Silveira et Cie des terrains acquis quelques années auparavant. Agrandis ultérieurement, ils finirent par former, à la fin du siècle, un bloc de 3 350 ha situé entre l'Océan et le lac Cayo. Il était bordé, au sud-ouest, par 10 km de côte, de part et d'autre des rochers de Djéno, englobait la lagune Kotébitéva, et une bonne partie du lac Loufoualéba. D'autre part, le propriétaire avait obtenu 200 ha à Djebba, près de la frontière du Cabinda, une petite parcelle à Fouta, et une concession de type urbain à Loango.

Contrairement aux autres propriétés (Ancel, Sargos), celle-ci ne connut pratiquement aucune plantation. Des rapports établis par M. Saubat-Lalanne en 1903, et de lettres qui lui furent adressées à la même époque, il ressort que ses projets s'orientaient dans plusieurs directions : élevage des bovins d'abord : quelques bêtes, originaires du sud, installées sur les « pâturages » du domaine, périrent rapidement de trypanosomiase ; exploitation des grandes étendues de papyrus ensuite, pour laquelle avait été obtenu un permis spécial : ils auraient alimenté une usine de pâte

à papier, fournie en énergie par une centrale hydro-électrique utilisant les quelques mètres de dénivellation qui existent entre la Loémé, en amont du lac, et le niveau de l'Océan. Un calcul de prix de revient, fait avec beaucoup d'optimisme, concluait à la rentabilité de l'entreprise, mais le stade du projet théorique ne fut jamais dépassé. Enfin — et c'était sans doute la raison profonde du choix de l'emplacement — le domaine de côte Matève se situait au débouché de la Loémé qui, à cette époque, était considérée comme la seule voie commode par laquelle serait établi un jour le chemin de fer vers l'intérieur du pays[1]. On pensait même qu'un port pourrait être aménagé sur la côte, pourtant sans abri naturel, grâce à une jetée enracinée sur les bancs rocheux qui affleurent à cet endroit.

L'avenir devait évidemment décevoir ces espoirs. En fait, la mise en valeur du domaine de côte Matève fut toujours réduite à peu de chose. En 1908, un procès-verbal constate la seule présence d'une maison d'habitation, d'une factorerie (magasin de dépôt et magasin de vente au détail), de quelques dépendances sommairement construites, et d'un parc à bestiaux. En 1914, tout n'était plus que ruines. La plus grande partie des terrains fit retour au domaine public en 1937. Après 1945, des gravières s'ouvrirent en certains points du domaine, et quelques hectares, semés d'arbres fruitiers qui perpétuent le souvenir du fondateur, demeurent aujourd'hui entre les mains des héritiers.

L'impression dominante est celle d'une activité un peu désordonnée dont les résultats n'étaient pas à la hauteur des espoirs qui la suscitaient, et qui aboutit finalement à un échec. Les causes en sont multiples : illusions certaines quant au potentiel productif des sols, impuissance devant les maladies des plantes et les attaques d'insectes ; mais également insuffisance des investissements : le stade de la plantation véritablement industrielle, seule rentable, n'a pas été atteint ; les entreprises Ancel et Sargos étaient affaires non de grosses sociétés, mais de particuliers ayant cru pouvoir gagner là un peu d'argent. Des problèmes de main-d'œuvre se sont également posés, auxquels il est fait allusion dans certains rapports. Si la région comprise entre Kakamoèka et Magne était — et d'ailleurs est encore — assez bien peuplée, ses habitants, les Yombé, ne mettaient aucun empressement à venir s'engager comme salariés, ni même à fournir des régimes de noix. Les plantations devaient faire appel à des immigrés, appartenant aux groupes ethniques Vili, Yaka, Kougni, Loumbou, avec une préférence marquée pour les deux derniers, considérés comme « forts et plus dociles ». Payés au mois (15 F), ils ne demeuraient en service que s'ils en avaient le désir, rattraper des « déserteurs » dans une région de forêt dense étant chose impossible. Afin de les retenir, on leur bâtissait des villages, on leur allouait une ration alimentaire abondante. Une partie du terrain était utilisée à des cultures vivrières : 40 ha de manioc, 10 ha de patates douces, 100 ha de bananes-légumes sur la propriété Sargos. Les femmes venaient parfois avec leurs maris, et elles étaient engagées pour la cueillette du café, le ramassage et le concassage des palmistes, certains travaux de surveillance. Elles pouvaient ainsi assurer l'agriculture de subsistance. Les effectifs de la main-d'œuvre dépassaient le millier, auquel s'ajoutait une centaine de marins et piroguiers occupés aux transports fluviaux. L'encadrement de ce personnel était insuffisant ; il y avait par exemple à Magne et à Touba, 2 Européens pour 550 travailleurs, et ils devaient veiller à des tâches multiples : construction de bâtiments, plantation, navigation, exploitation forestière, etc. Tout contrôle précis du travail était impossible, malgré la présence d'un capita par groupe de 15 à 20 hommes.

Enfin, l'exportation des produits ne laissait pas d'être difficile. Ils ne trouvaient pas toujours preneur à leur arrivée en France. En 1920, la maison Sargos avait 35 t de cacao en souffrance à Bordeaux (sur une récolte de 60 t en tout !), et 83 t de bois. La guerre porta aux plantations un coup très dur : rappel et mobilisation des chefs de culture et des gérants européens, interruption partielle des relations maritimes, désorganisation des rapports commerciaux. Au retour de la paix, les grandes propriétés entrèrent en sommeil, malgré de timides tentatives pour en reprendre l'exploitation : les cacaoyers et les caféiers étaient envahis par la végétation naturelle, les bâtiments, pour la plupart en bois, devaient être reconstruits. On se contenta donc de récolter tant

1. Le tracé prévu passait par Boko-Songho, où se trouvaient des gisements de cuivre.

bien que mal ce qui ne pouvait être de bien grande qualité. Mais déjà, le pôle de l'activité économique se déplaçait vers le sud, où commençaient les travaux du chemin de fer Congo-Océan. Il faudra attendre une quinzaine d'années avant que la région ne reprenne vie, avec l'ouverture de chantiers forestiers, et l'installation de sociétés minières.

L'AGRICULTURE DE PLANTATION DEPUIS 1925

La disparition progressive des plantations Ancel et Sargos, entre 1920 et 1925, fut suivie par une période au cours de laquelle la construction du chemin de fer Congo-Océan orienta la plupart des activités de la région côtière. Les besoins en main-d'œuvre de cette entreprise ne permettaient guère l'ouverture d'autres chantiers, et ceux qui existaient alors éprouvaient quelques difficultés à couvrir leurs besoins. Cependant, une tentative fut faite sur les rives du Kouilou : elle portait essentiellement sur le palmier à huile, et ne prit quelque ampleur qu'après la seconde guerre mondiale. Sa pérennité resta toujours assez aléatoire.

Mais par ailleurs, l'administration eut le souci constant de procurer aux ruraux des ressources monétaires plus importantes que celles qu'ils pouvaient tirer de la vente des vivres traditionnels. C'est dans ce but qu'à plusieurs reprises elle s'efforça d'implanter des cultures commerciales, telles que celles du cocotier, de l'arachide, du caféier, du bananier. Les unes furent adoptées assez largement, les autres avec davantage de réticence, mais pour des raisons diverses, les résultats obtenus n'ont pas été très brillants. La production des bananes avait pourtant connu un développement rapide, et suscité de grands espoirs. Une réorganisation des programmes agricoles est en cours, qui apportera peut-être davantage de satisfaction.

A. OLÉAGINEUX ET CULTURES ARBUSTIVES

1. Le palmier à huile.

Après l'échec des premières plantations, nul ne sembla soucieux d'investir des capitaux dans des entreprises du même genre, dont la rentabilité était apparue fort douteuse. Aux facteurs qui avaient entraîné dans le passé les difficultés évoquées plus haut, venait s'ajouter une certaine pénurie de main-d'œuvre. Nous connaissons au moins un aspect de la situation, grâce à un précieux témoignage : une lettre du chef de subdivision de Madingo au chef de la circonscription du Kouilou, datée de 1926. Comme il avait été demandé au premier de recruter une cinquantaine de pagayeurs Vili pour le port de Pointe-Noire, il répond : « Dans les terres de Kayes, Kouani, Tchibinda, etc. la presque totalité des jeunes hommes valides est déjà employée sur divers chantiers du Congo-Océan et chez les commerçants de Pointe-Noire ; dans les terres Longobondé, Tchiloango, etc. les 3/4 de la population mâle valide est employée ; dans les terres Fouiti, Conkouati, 1/4 des hommes disponibles est sur les chantiers, 1/2 sur Mayoumba. » Pour recruter des pagayeurs, il faudrait « vider tous les villages ». De plus, les hommes sont fatigués, la main-d'œuvre est dans « une situation lamentable ».

Ce tableau assez sombre ne doit pas être généralisé. L'auteur de la lettre précise en effet que le cas évoqué est un peu particulier : dans cette zone côtière du pays Vili, la médiocrité des sols, peu propices aux cultures vivrières, ne permet pas aux femmes de produire suffisamment de manioc pour couvrir les besoins familiaux. Le complément est obtenu auprès des Loumbou de l'intérieur, par échange contre du poisson, de l'huile de palme, des palmistes ; ce sont les hommes qui doivent se procurer ces marchandises (pêche, abattage des régimes, broyage des noix). Ils ont donc plus de travail que d'autres, qui sont moins défavorisés par les conditions naturelles.

C'est seulement en 1927-1928, après quelques années de sommeil, que la plantation des frères Sargos fut reprise par la Société Forestière et Agricole du Kouilou (S.F.A.K.) qui, comme l'indique

sa raison sociale, se proposait de remettre en route l'exploitation agricole (café, cacao, palmier à huile), mais aussi de s'attaquer aux réserves de bois incluses dans la concession. Ses projets prévoyaient l'exportation de 4 000 t de bois et de 800 t de cacao par an, la construction d'une huilerie moderne à Mfilou et d'une scierie à Bas-Kouilou. Mais elle manquait de main-d'œuvre, et pour en obtenir par la voie officielle, s'engagea en 1929 à fournir et transporter elle-même par le fleuve 20 t par semaine de vivres frais destinés aux travailleurs du chemin de fer. Jusque-là, le transport se faisait à tête d'homme (700 charges). La S.F.A.K. put ainsi engager 450 salariés. Mais elle dut connaître assez vite des difficultés financières, car elle se transforma, après avoir reçu un apport de capitaux extérieurs, en « Compagnie de l'Afrique Française » (CAFRA). La CAFRA entreprit bientôt l'établissement d'une palmeraie artificielle avec son huilerie, celle-ci devant être alimentée, dans un premier temps, par la palmeraie naturelle de la concession[1].

Quelques dizaines d'hectares furent plantés vers 1932-1936, à l'aide de semences sélectionnées venues de la station de recherche de l'INEAC, installée à Yangambi, au Congo Belge. Il s'avéra cependant qu'on avait fait preuve d'un optimiste excessif, en pensant que l'usine serait suffisamment approvisonnée pour fonctionner dans des conditions normales. Les habitants des villages se contentaient d'exploiter les *Elaeis* les plus proches, et ne se pressaient pas de porter les régimes jusqu'à l'usine. Il aurait fallu que soit établi un réseau de pistes commodes, et qu'à défaut d'un système de ramassage à jour fixe, des voiturettes soient fournies pour supprimer le portage. Enfin, le rendement des espèces spontanées est bien inférieur à celui des plants sélectionnés, aussi bien en volume de fruits qu'en huile contenue. Vers 1936, la production n'était que d'une centaine de tonnes d'huile de palme, ce qui n'était pas assez pour assurer la rentabilité des capitaux engagés.

Au cours de cette même année intervinrent quelques modifications. Tandis que la CAFRA rachetait la Société « Entreprises et Travaux » de Pointe-Noire (ENTRACO), elle fondait une filiale « Huileries du Moyen-Congo », chargée de gérer plus spécialement l'huilerie et la plantation de Mfilou, qui prenait le nom de « Domaine du Kouilou », et devait être bornée en 1940. Cette dernière obtenait, en 1937, pour dix ans, la permission d'exploiter un terrain de 700 ha situé le long du Kouilou, entre les deux îles Tchibébé et Tchikombi ; mais le décret fut rapporté dès l'année suivante. Nous ignorons les motifs de ce changement : peut-être les autorités jugèrent-elles que les efforts déployés et les capitaux engagés étaient insuffisants ? En 1939, la plantation est signalée comme abandonnée, tandis que l'huilerie fonctionne au ralenti (8 t par mois d'huile de palme). Deux ans plus tard, elle était à son tour arrêtée.

C'est alors que le Service de l'Agriculture, soucieux de ne pas laisser disparaître une richesse potentielle, reprit le contrôle du domaine avec l'aide technique de l'I.R.H.O. (Institut de Recherche des Huiles et Oléagineux). Ce dernier en fit un centre de sélection, où étaient menés des essais en vue de trouver une variété bien adaptée aux conditions climatiques locales. Ils aboutirent effectivement à la sélection d'une telle variété, vigoureuse, dite « Yangambi-Mfilou ». Pendant dix ans, des bords du Kouilou, partirent des dizaines de milliers de plants et de graines, destinés à presque toutes les plantations du reste du Congo, du Gabon et de R.C.A. méridionale. Cette souche se montra remarquable, et réussit fort bien... sauf dans le sud-ouest du Congo où, dans les plantations qui en étaient issues, apparurent vers 1950 diverses maladies, comme la pourriture du cœur. On supposa que l'ensoleillement était insuffisant en saison sèche ; cependant la plantation de Mfilou bénéficiait de conditions pédologiques meilleures qu'elles ne pouvaient être ailleurs, puisqu'elle se trouvait sur les alluvions du Kouilou. Quoi qu'il en ait été, la production de plants fut abandonnée.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la CAFRA était pourtant décidée à tenter une nouvelle expérience, en investissant des capitaux ; à partir de 1948, elle s'efforça d'assurer un meilleur approvisionnement de son usine en procédant à l'extension des surfaces plantées, et en améliorant les conditions de ramassage ; c'est ainsi qu'une route, passant par Congotali (fig. 78), fut ouverte entre Mfilou et Magne. Elle donnait accès à la région bien peuplée de Loaka, où les palmeraies naturelles sont particulièrement étendues. De 1948 à 1956, une centaine d'hectares d'*Elaeis* furent mis en place au nord et à l'ouest de l'huilerie, portant à 145 ha la superficie totale

1. La première récolte d'un palmier à huile s'effectue au bout de huit à dix ans.

de la plantation. Mais le matériel de l'usine, extrêmement vétuste, avait un rendement médiocre, en qualité comme en quantité ; son remplacement, prévu pour 1949, ne fut réalisé qu'en 1956, tandis que 30 km nouveaux de routes étaient tracés. A cette même date, la CAFRA affermait l'exploitation du bois à une autre société, la Compagnie Forestière du Gabon (COFORGA), et faisait état de nouveaux projets, fort ambitieux, en particulier l'aménagement de 800 à 1 000 ha de palmeraies, entre 1957 et 1962. Le fonctionnement de l'ensemble était alors assuré par deux Européens et 110 manœuvres congolais ; mais c'était encore les fruits achetés à l'extérieur qui constituaient la presque totalité de la matière première utilisée (95 %) : 50 ha seulement commençaient de fournir des régimes.

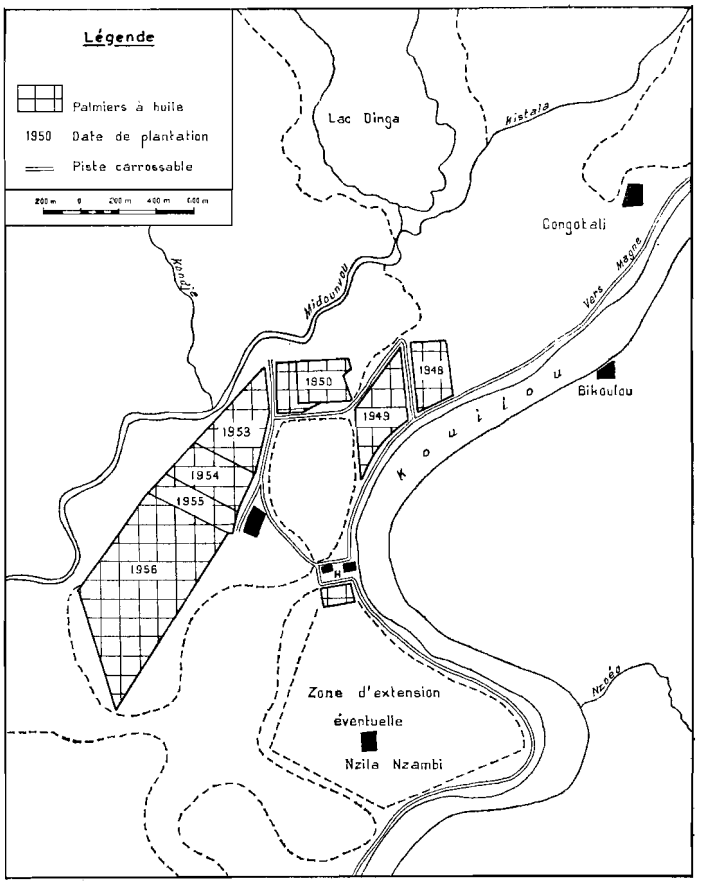


FIG. 78. — La plantation CAFRA en 1956.

La production d'huile de palme, dans ces conditions, ne pouvait pas être régulière : de 90 t en 1948, elle décroissait jusqu'à 14 t en 1950, remontait à 90 t en 1953, et retombait à 14 t en 1956. A cette date, la CAFRA reconstruisait et équipait une nouvelle usine d'une capacité de 300 t par an, et la situation se redressait quelque temps : 88 t en 1957, 84 t en 1958 ; la société avait essayé d'intéresser la population à la bonne marche de l'affaire, en lançant un « paysannat d'entreprise » (allocation de parcelles aux cultivateurs sur le domaine, aide technique et financière, etc.) ; il s'était soldé par un échec. Un système de marchés réguliers n'avait pas eu davantage de succès. Les deux dernières années de fonctionnement furent 1959 (44 t) et 1960 (69 t). Cette faible production ne suffisait pas à couvrir les frais ; quelques ressources supplémentaires auraient pu être trouvées par la remise en état de vieilles cacaoyères : une tentative en ce sens ne donna pas de résultats, pas plus que la mise en place d'une petite bananeraie. Toute activité cessa définitivement en octobre 1960.

Depuis cette date, la plantation est abandonnée. En 1965, un décret a prononcé son retour à l'État, qui s'efforce d'en reprendre l'exploitation sous des formes nouvelles, dans le cadre d'une campagne de rénovation rurale : implantation d'un groupe de jeunes gens en village coopératif, travail collectif, etc. Un système de ce genre doit réduire au minimum les frais généraux, et son but paraît être surtout de réhabiliter le travail de la terre aux yeux des citadins sans emploi. Mais les débuts de l'expérience sont malheureux : l'exploitation rationnelle d'une palmeraie ne se conduit pas comme une culture vivrière banale ; elle suppose un minimum de connaissance agronomiques et techniques ; elle demande une équipe de coupeurs sachant grimper aux arbres. Au demeurant, les surfaces plantées sont tout de même bien réduites, et l'approvisionnement mixte de l'usine s'imposera sans doute. Cela suppose une participation active de la population locale, qui, jusqu'à présent, s'est toujours montrée plutôt réticente.

2. L'arachide.

La culture commerciale de l'*arachide* n'a jamais, dans le Kouilou, été le fait d'entreprises européennes, comme dans le Niari par exemple. Elle fut répandue au moment où étaient mises sur pied les Sociétés de Prévoyance, en 1936-1937, et rencontra un succès immédiat auprès de la population féminine, surtout dans les régions littorales, assez dénuées de ressources. La première récolte fournit 170 t de graines. La consommation locale en absorba 50 t, l'exportation 10 t, et le reste servit de semence pour la campagne suivante. De petits greniers avaient été bâtis, afin que la conservation se fasse dans les meilleures conditions. Le paiement aux producteurs, assuré par l'administration, provoqua un engouement remarquable pour la seconde campagne (1937-1938) ; les instructions recommandaient l'établissement de champs d'au moins 2 500 m² (50 m × 50 m), mais elles furent souvent dépassées, et « la superficie ensemencée représentait au moins trois ou quatre fois celle plantée pendant la campagne précédente »[1]. Des conditions météorologiques défavorables — une sécheresse exceptionnelle notamment — provoquèrent des pertes sensibles, et le chiffre de 1937 ne fut pas atteint (150 t). D'elles-mêmes, certaines femmes tentèrent une culture de second cycle, après la petite saison sèche.

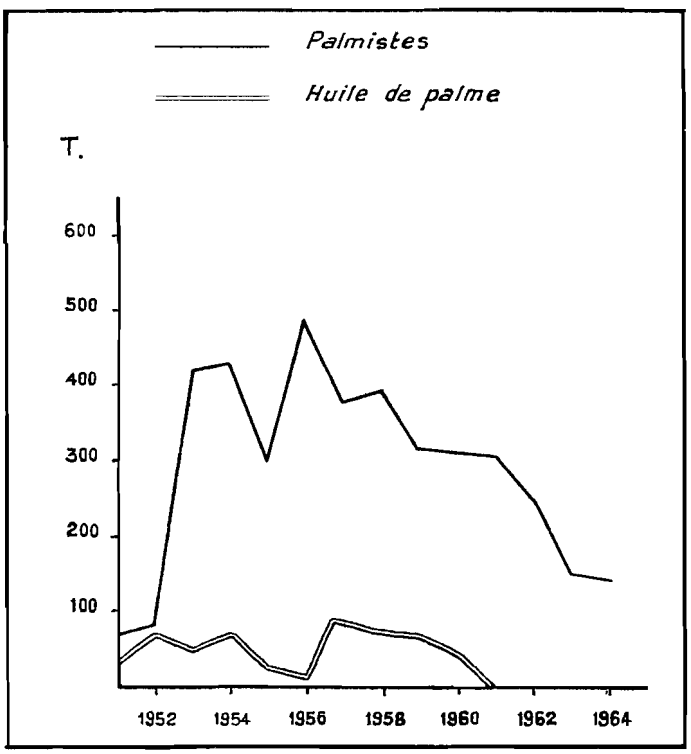


FIG. 79. — Production contrôlée d'oléagineux.

Mais le marché de consommation, uniquement régional, n'était pas très étendu. Le développement des cultures d'arachides était donc suspendu aux possibilités d'exportation. La guerre vint mettre fin à ces tentatives, qui ne furent pas reprises après 1945. En 1948, les arachides ne couvraient plus que quelques hectares dans la région côtière, près de la Noumbi, et les producteurs commercialisaient eux-mêmes leur récolte, sans passer par la voie officielle. Les Services agricoles continuaient cependant — et ils le font toujours — à distribuer des semences, afin de renouveler les souches utilisées, qui auraient tendance à dégénérer. Mais le commerce des denrées vivrières étant devenu libre, il n'est plus possible de savoir à combien se monte la récolte réelle. Les projets d'exportation ont été abandonnés, et depuis longtemps, on désire seulement améliorer l'alimentation et augmenter les rendements. L'arachide n'est plus maintenant, dans le Kouilou, que l'une des plantes vivrières courantes, et seuls sont vendus sur le marché urbain les excédents de récolte.

3. Le cocotier.

Les premiers plants de cocotiers ont été introduits sur la côte par les commerçants portugais, puis par les missionnaires, avant le début du XXe siècle. Arrivant à Loango en 1897, le père Marichelle évoque dans ses récits les cases en planches de la Misson « ombragées par des bouquets

1. Rapport du Chef de Département, 2e semestre 1937.

de cocotiers ». Mais ils n'étaient encore qu'en petit nombre, et il ne semble pas que la population ait adopté cet arbre, nouveau pour elle.

Il fut répandu massivement, à partir de 1935 seulement, grâce à des semences importées et mises en place à la ferme expérimentale de Minda (à proximité de Pointe-Noire). Elles venaient des stations I.R.H.O. de Port-Bouet (Côte d'Ivoire) et de Semé-Podji (Dahomey). On se demandait pourtant quel serait le comportement du cocotier ailleurs qu'au niveau de l'Océan, dans une région où les précipitations sont nettement plus faibles que dans le pays d'origine : Port-Bouet reçoit plus de 2 m d'eau par an, et Semé-Podji plus de 1,45 m. De plus, ces deux stations ne connaissent pas la sécheresse accentuée qui règne ici pendant plus de quatre mois. Les essais prouvèrent que malgré ces conditions difficiles, l'arbre ne souffrait que si la nappe phréatique était située à trop grande profondeur. Les plants furent ensuite distribués dans les villages, et des pépinières secondaires établies en différents points du Kouilou (Diosso, Loango, Tchissanga, Tchilounga, Fouta, etc.). Dès les premières années, 30 000 jeunes pousses avaient été cédées, presque toutes à des habitants de la région côtière ; quelques entreprises européennes en avaient également obtenu, par exemple la CAFRA. La réussite initiale permit d'envisager une extension du programme, qui aurait porté sur 100 000 arbres. Là encore, la guerre vint bouleverser les projets, et les stations agricoles se contentent depuis lors d'entretenir une réserve suffisante de plants pour répondre aux demandes courantes ; celles-ci se montent à quelques centaines de pieds par an, et émanent surtout de villageois.

L'aire de peuplement actuel des cocotiers s'étend de la frontière sud du pays jusqu'au Kouilou, sur quelques kilomètres de profondeur, couvrant à peu près la plaine côtière maritime et le rebord des plateaux. On dénombre environ 40 000 arbres, mais il n'existe pas de plantations dignes de ce nom. Quelques cocoteraies se remarquent cependant entre Pointe-Noire et Diosso, mais chacune d'elles ne compte pas plus de 150 ou 200 arbres ; elles paraissent souvent abandonnées. En général, les cocotiers ont été mis en terre autour des cases et le long des pistes ou des routes, mais seulement près des villages, où ils occupent la place prise ailleurs par les palmiers à huile. Un recensement exécuté au sud de Pointe-Noire, sur le route du Cabinda, a dénombré 5 500 arbres appartenant à quelque 600 « planteurs » répartis entre 16 villages, soit 9 cocotiers par propriétaire. Quelques-uns seulement de ces propriétaires ont de 100 à 300 arbres. Les limites actuelles de cette arboriculture ne sont en aucune façon climatiques : le cocotier vient bien dans l'intérieur du pays : on en rencontre qui ont très bon aspect dans le Mayombe, à Brazzaville, et jusque dans le nord du Congo. Mais à l'origine, il s'agissait seulement de créer une petite richesse agricole, dans une zone qui en était assez dépourvue.

Les planteurs ne tirent actuellement profit que des noix. Celles-ci, souvent fort belles, sont produites presque toute l'année avec un maximum de mars à mai. Elles sont vendues 10 à 15 F l'unité au départ, et offertes sur le marché de Pointe-Noire à 25 F pièce. De petits tonnages sont expédiés jusqu'à Brazzaville. La consommation est loin d'absorber toute la production, puisqu'on estime que celle-ci doit approcher du million de noix par an (1 500 t). En fait, les fluctuations annuelles sont considérables, en fonction de plusieurs facteurs : sécheresse anormalement longue, destruction de jeunes arbres par des feux de brousse, consommation d'une partie des fruits à l'état laiteux, etc.

Le passage à un stade économiquement plus avancé consisterait à fabriquer du coprah ; il faut de cinq à six noix pour obtenir un kilo de coprah, et dans les conditions des dernières années, cette production offrirait un intérêt financier assez faible[1]. Elle entraînerait en outre la construction de fours pour la préparation du produit. De véritables plantations de type industriel devraient être établies, afin de régulariser la production ; un système de marchés périodiques assurerait la collecte dans la zone de peuplement dispersé. On sait d'autre part que les résultats obtenus seraient meilleurs avec un cocotier provenant du croisement de deux espèces : la vérité *nana*, très précoce, et la variété *typica*, fournissant un coprah abondant et de bonne qualité. Pour l'instant,

1. A Cotonou et Abidjan, le coprah était vendu récemment 30-35 F/kg ; le revenu brut serait ainsi de 5 F par noix.

une seule cocoteraie spécialisée a été créée, en 1963-1964, à Loandjili, où sont observés le comportement de sujets importés de Côte d'Ivoire et du Dahomey[1].

4. Le café et le cacao.

La culture du *caféier* et celle du *cacaoyer* sont les plus anciennement pratiquées sur la façade maritime du Congo. On sait que toutes deux datent de la fin du XIXe siècle. Après l'abandon des plantations du lac Cayo et du Kouilou, il fallut attendre jusqu'à 1936, pour qu'une campagne soit lancée, qui prônait une reprise de la culture du caféier. Sous l'impulsion du gouverneur général Reste, des plants furent distribués en grande quantité dans les villages du Congo sud-occidental. Il s'agissait de *Coffea canephora*, type Kouilou dans les zones forestières, d'*Exelsa* et *Gros-Indénié* dans les zones de savane. L'effort fut particulièrement poussé dans le Kouilou, avec 300 000 pieds dans la partie forestière du district de Madingo-Kayes (Poumbou, Kola, Béna...), 200 000 pieds sur le territoire de Mvouti, et enfin 600 000 pieds dans des pépinières de villages près de Holle, Hinda et Fouta. En réalité, le pourcentage de reprise dut être assez faible, puisqu'en 1940 on estimait à quelques dizaines d'hectares seulement la superficie totale des plantations familiales, alors qu'elles auraient dû couvrir près d'un millier d'hectares. Il n'y avait aucune plantation de type industriel. Comme pour l'arachide, la guerre vint entraver les opérations commerciales, alors que la production commençait ; la mévente des premières récoltes découragea les producteurs, qui abandonnèrent le travail. Le café disparut donc des statistiques pour une dizaine d'années.

Lorsque en 1950 la caféiculture revint à l'ordre du jour, on se heurta naturellement à la méfiance justifiée des cultivateurs. Ils acceptèrent cependant de dégager de la végétation naturelle les arbustes qui avaient subsisté, mais ils n'étaient plus guère nombreux : on en retrouva 2 000 seulement dans tout le district de Mvouti, et guère plus ailleurs ! Le problème fut alors repris à la base, avec la création de pépinières multipliant les pieds de *Robusta* venus de la station agronomique de Boukoko en Oubangui-Chari. En 1957, 180 000 pieds avaient été à nouveau distribués dans les trois districts, et il en était prévu 300 000 autres pour l'année à venir. En même temps, une propagande était faite en faveur du cacaoyer dont la culture pouvait être menée conjointement à celle du caféier ; finalement, la seconde cessa assez vite de s'étendre au profit de la première plus facile à conduire et d'un meilleur rapport.

Quelques années plus tard, en 1962, le bilan de l'opération se montrait assez maigre ; aucune des prévisions, il est vrai quelque peu optimistes, n'avait été atteinte. Les surfaces plantées étaient estimées à 470 ha de caféiers et 430 ha de cacaoyers ; mais les techniques employées s'avéraient médiocres et les rendements faibles. Comme en bien d'autres régions, les planteurs paraissent décidés à faire quelque chose au début, obtiennent des prêts de démarrage, mais leur enthousiasme fléchit rapidement. L'entretien est négligé, ce qui facilite l'extension des maladies et entrave les traitements phyto-sanitaires. En outre, certains voient trop grand : bien que les plantations aient en général moins de 1 ha, quelques-unes ont entre 1 et 10 ha, sinon davantage et demandent l'emploi d'une main-d'œuvre salariée. Celle-ci « déserte » si elle n'est pas payée avec régularité. La production n'a donc augmenté qu'avec une très grande lenteur, passant entre 1959 et 1965 de 1,5 t à 19 t pour le café, et de 0,3 t à 16 t pour le cacao. Encore croit-on savoir qu'une petite partie du café provient d'au-delà de la frontière, et a été vendue comme production locale par des commerçants avisés, jouant sur les différences de prix...

Ainsi, la situation actuelle dans le domaine des cultures arbustives est caractérisée par une

1. En Asie du Sud-Est et en Océanie, le cocotier fournit des dizaines de produits différents, complètement négligés ici. En voici quelques-uns, à titre indicatif. De la noix, on peut extraire l'huile et le coprah ; l'amande avant maturité est une crème alimentaire ; râpée avec de l'eau et pressée, elle donne le lait de coco ; la coque est un combustible de première qualité. De la base des fleurs, on tire un liquide sucré qui se consomme doux, fermenté (vin de coco), distillé (alcool de coco, ou « arrack »). Évaporé par ébullition, il dépose un sucre proche de celui de la canne. Les feuilles fraîches sont un aliment du bétail ; les nervures donnent de bons balais, les fibres de la base des feuilles se tissent en vêtements, en voile de pirogues ; le bourgeon terminal est une sorte de chou de 10 à 15 kg, très nourrissant ; la fibre de coco peut être transformée en cordages, tapis, brosses, etc. Les résidus de noix constituent enfin un tourteau pour le bétail et un engrais.

médiocrité générale dont les causes sont multiples. L'une des principales est certainement l'insuffisance des efforts fournis par les planteurs, qui ne se sont pas vraiment convertis aux activités agricoles. On a par exemple recensé en 1964 environ 100 000 pieds de cacaoyers dans les deux secteurs forestiers de la région (rive droite et rive gauche du Kouilou) ; mais rares sont les plantations qui dépassent 2 000 pieds ; pour la plupart, elles en comptent 500 au maximum, ce qui correspond à moins d'un demi-hectare lorsque les arbustes ont un écartement normal. Des maladies ont fait rapidement leur apparition, comme la pourriture brune (*Phytophtora palmivora* Butl.), ainsi que les capsides, qui piquent les cabosses et détériorent les fruits (*Sahlbergella singularis* Hag). Jusqu'à présent, aucune campagne phyto-sanitaire n'a été entreprise. Lorsque la récolte est faite, la fermentation est mal conduite, en dépit des conseils donnés par les agents locaux du Service de l'Agriculture, et il n'a pas été construit un seul de ces « séchoirs autobus », si caractéristiques des villages de la Sangha, et qui contribuent pour beaucoup à la qualité de la production.

Mais les responsabilités ne sont pas toutes du côté des planteurs. Ceux de la région d'Ikalou et de Béna (sous-préfecture de Madingo-Kayes) établirent en 1954-1955 de nombreuses cacaoyères dans la vallée de la Loundji. A partir de 1959-1960, ils disposaient d'une petite récolte. Mais comme jamais personne ne vint la leur acheter, ils cessèrent de s'occuper des plantations. Étouffés par la végétation naturelle, les arbustes sont chétifs, ont un feuillage clairsemé, et ne fructifient plus guère. D'autre part, le choix des terrains n'a pas toujours été heureux. Près de Guéna, certaines plantations ont été établies sur d'anciens flats de la Loémé, dont les sols sont gorgés d'eau pendant plusieurs mois chaque année, et présentent des caractères hydromorphes. Les paysans ont besoin de conseils suivis, mais ils sont dispersés, et les moniteurs d'agriculture ne peuvent les voir tous. La doctrine officielle, en la matière, a toujours été hésitante, entre la formule du paysannat à encadrement rapproché, dans lequel toute une zone rurale est « animée », où l'on s'efforce de faire évoluer l'ensemble de la population, et la méthode du développement par points : quelques planteurs, choisis en fonction de leur bonne volonté et de leur courage, sont spécialement conseillés et encouragés, récompensés également, de façon à ce que les profits évidents qu'ils retirent de leur travail incitent les autres à les imiter. Cette seconde façon d'opérer est moins spectaculaire que la première, plus lente dans ses résultats, mais plus sûre et sans doute mieux adaptée aux conditions naturelles physiques et humaines.

Dans le Kouilou, l'effort est porté désormais sur le cacao, mais selon une troisième méthode. Tout en s'efforçant de sauvegarder certaines plantations privées qui avaient été correctement établies ou entretenues (la plus grande d'entre elles couvre 35 ha, près de Banga), l'administration a décidé de créer des plantations-pilotes, administrées par l'État. La première a été mise en chantier en juillet 1964 ; elle est située à une quinzaine de kilomètres au sud de Les Saras, dans une zone de forêt secondaire, et comptera en définitive de 150 à 200 ha de superficie (plantation de la Bondika). Des graines de *Trinitario* ont été apportées de la Sangha, et les jeunes plants obtenus ont permis l'aménagement d'une première tranche de 25 ha. Le sous-bois et les petits arbres ont été abattus, et les cacaoyers plantés en lignes parallèles, sont protégés par un couvert forestier à peu près continu. On craignait beaucoup pour eux la longue sécheresse de juin à septembre, mais ils l'ont bien supportée, sans doute à cause de l'hygrométrie élevée de l'air pendant cette saison, et à la fréquence des brouillards matinaux. Conjointement, des plants de poivriers ont été installés sur tuteurs ; ils couvrent 1 ha.

La seconde plantation n'a pas dépassé le stade des travaux préparatoires. Elle devait être située à proximité de la route de Sounda, dans le dernier quart du trajet (Ferme de la Moula) ; les terrains avaient été choisis en fonction d'une topographie satisfaisante. Mais des études pédologiques prouvèrent que les sols se prêtaient mal à la culture du cacaoyer, et il fallut abandonner layonnage et débroussage. Le choix d'un nouvel emplacement, plus satisfaisant, reste à faire en 1966[1].

On espère de cette façon créer deux centres d'activité, dont les effets se feraient sentir de

1. On avait pourtant noté la présence, dans la forêt, d'une plante caractéristique des bons terrains à cacao, *Hilleria latifolia* (Lam.) Walter. En Côte d'Ivoire, elle est appelée « mère du cacao ».

proche en proche dans les villages de la région. Les plantations-pilotes contribueraient à diffuser de meilleures techniques en milieu traditionnel. De plus, l'importance relative de leur production abaisserait les frais de commercialisation, et les mêmes camions pourraient emporter le cacao de la ferme et celui des plantations individuelles. C'est en quelque sorte l'application du système qui s'est instauré de lui-même dans le Nord-Congo à propos du palmier à huile : dans un certain rayon autour des grandes plantations, les villageois s'occupent activement des palmeraies naturelles, dont ils sont assurés d'écouler les fruits. Une sorte de symbiose s'établit, qui est profitable aux deux parties.

B. LA CULTURE COMMERCIALE DE LA BANANE-FRUIT

Si la banane-légume, vulgairement appelée banane-cochon, est cultivée depuis longtemps en plantations vivrières traditionnelles, la banane-fruit Gros-Michel destinée à la consommation immédiate où à la vente dans les centres urbains et à l'exportation, est elle aussi d'introduction récente dans le Kouilou. C'est la construction du chemin de fer qui permit d'envisager cette production nouvelle, grâce aux facilités de transport que celui-ci offrait après son achèvement. La décision fut prise en juin 1936 par l'administration française, qui choisit comme zone d'essai la région de Holle à Fourastié, mais avec possibilité d'extension à tout le Mayombe. Un administrateur fit le voyage du Cameroun, pour acheter et convoyer les plants ; plus de 40 000 rejets, ou « stumps », arrivèrent à Pointe-Noire à la fin du mois d'octobre. Les dispositions avaient été prises pour leur acheminement immédiat sur les lieux où ils devaient être plantés, et quinze jours plus tard, la mise en terre était achevée.

Malgré les prévisions établies pendant les mois précédents, les responsables locaux avaient été quelque peu pris de court. En maints endroits, on profita simplement des endroits qui avaient été déboisés lors des travaux de la voie ferrée, pour préparer les terrains aux moindres frais. Un rapport contemporain, notant ce fait, ajoute : « Il eût été préférable de choisir des terrains vierges. » Cependant, 35 000 rejets furent ainsi distribués, du Km 65 jusqu'à Les Bandas, les plus grosses concentrations se situant près des gares de Les Saras, Girard et Mvouti. Mais parallèlement à cette opération, quelques colons européens avaient obtenu des concessions rurales provisoires, et il leur avait été réservé un contingent de stumps qu'ils mirent en place à la même époque : leurs six plantations, dont quatre se situaient près de Guéna, comptèrent rapidement 20 000 pieds de bananiers.

La réussite fut remarquable, tous les plants ayant repris. A la fin de la première année, la production pouvait être facilement écoulée sur place : pour le ravitaillement des travailleurs de la Société de Construction des Batignolles, au prix de 0,35 F le kilo, et sur les marchés de Pointe-Noire et Dolisie, où les besoins se montraient assez grands. Le responsable du secteur agricole signale aussi la vente régulière, par les indigènes producteurs, aux passagers des trains, dans les diverses gares de la Subdivision de Mvouti. Certains avaient envisagé l'exportation vers la France, mais on se rendit compte très vite des difficultés de l'entreprise : rassemblement des régimes, transport vers Pointe-Noire, entrepôt, conditionnement, acheminement par les vapeurs jusqu'en métropole, dans des conditions telles que les fruits trouvent preneur sur le marché. Le mouvement de plantation n'en était pas moins amorcé, et les surfaces occupées par les bananiers Gros-Michel ne firent que croître au cours des années suivantes.

La guerre de 1939-1945 devait interrompre cet essor, et mettre un terme provisoire aux espoirs d'exportation : les plantations européennes furent abandonnées (colons mobilisés), et les populations autochtones se contentèrent des débouchés locaux. Si les travailleurs employés par les sociétés de Travaux publics s'étaient faits plus rares, ils furent bientôt réembauchés par les entreprises minières ou forestières, dont chaque camp de base voyait s'ouvrir un petit marché. Les routes d'exploitation permirent même à de nombreux villages, jusque-là isolés ou trop éloignés de la voie ferrée, de participer au mouvement : un véhicule de la société assurait parfois le ramassage des produits vivriers, posés sur le bord de la route ; et certains chefs d'entreprises, soucieux du

ravitaillement de leur main-d'œuvre, faisaient établir de petites plantations (Tchibouka, Dimonika). Cette situation avait cependant l'inconvénient d'être temporaire, car les permis s'épuisent, et les routes disparaissent lorsque les entreprises vont s'installer ailleurs.

Les projets visant à relancer la culture bananière en vue de créer un courant d'exportation virent le jour en 1954-1955, grâce à l'initiative de M. Vigoureux, directeur de la Société Minière de Dimonika et de la Société Forestière du Mayombe. Celui-ci s'inspirait des réalisations étrangères, notamment de celles des Belges, au Mayombe méridional. Dans cette partie du Congo Belge, deux systèmes différents avaient été employés, qui permettaient de prolonger l'exploitation purement forestière par une importante production agricole. Ou bien il était octroyé une vaste concession pour l'abattage des essences exportables, mais avec obligation de remise en valeur partielle des terrains par plantation de cacaoyers, caféiers, hévéas, palmiers à huile, etc. ; c'est là l'origine des grandes sociétés comme Agrifor, Cobelfruit, Forakam ; ou bien l'administration des Eaux et Forêts faisait signer un « contrat sylvo-bananier » à l'adjudicataire du permis : celui-ci s'engageait à planter des bananiers pour lui-même et des limbas pour le service des Eaux et Forêts, à raison de 208 pieds à l'hectare pendant sept à huit ans, tout en versant un loyer très modéré. Après épuisement de la bananeraie, la forêt se trouve ainsi en voie de reconstitution, mais sous une forme très enrichie puisqu'il s'agit d'un peuplement pratiquement pur, comme il ne s'en rencontre jamais à l'état naturel. En 1955, 8 000 ha de bananiers, mis en place selon cette méthode, permettaient l'exportation de 23 000 t de régimes.

C'est ce dernier système qui parut le plus avantageux : la plantation de limbas pouvait venir renforcer l'action déjà menée dans ce sens à Boukou-Nsitou. Quelques modifications furent apportées au système belge, et dès 1956, des contrats portant sur 950 ha étaient signés par des particuliers. Ceux-ci recevaient une prime de 10 000 F par hectare de forêt abattue, mais ils prenaient un certain nombre d'engagements : laisser vide un carré de 6 × 6 m à intervalles réguliers, lors de l'établissement de la plantation ; entretenir les limbas mis en place par les Eaux et Forêts ; abandonner la totalité des terrains, et des immeubles construits, au bout de dix ans. Les plus optimistes espéraient qu'en trois ans, 3 500 à 4 000 ha seraient en place, et que le volume des exportations atteindrait rapidement 2 000 t par an. (Dès 1954, des essais de culture non irriguée menés à la station de recherche de l'I.F.A.C., à Loudima, avaient donné de beaux résultats, notamment des régimes de 23 kg ; d'autre part, les rendements moyens, en culture traditionnelle, s'élevaient à 3 ou 4 t/ha.)

En réalité, le rythme de mise en place s'avéra beaucoup plus lent que prévu. En 1958, les plantations de type industriel couvraient encore à peine 500 ha, dont un peu plus de 300 ha sous le régime des contrats sylvo-bananiers. On estimait à 200 ha au moins l'étendue des cultures africaines en terre libre. La plus grande plantation se trouvait à Magny, à 5 km de Les Saras, et appartenait à la SOCOFRAN (Société du Congo Français, groupe Vigoureux). L'emplacement choisi répondait à deux conditions intéressantes : présence d'une main-d'œuvre nombreuse, en grande partie inoccupée, et proximité d'une gare, d'où partait déjà un courant notable de produits vivriers à destination de Pointe-Noire surtout. D'autres plantations, moins étendues, étaient installées par le même groupe près de Girard, Pounga et Dimonika, tandis que des planteurs africains en réalisaient de petites, isolément ou en groupements coopératifs ; (les Planteurs du Dimanche, par exemple, avaient 20 ha). Mais les Yombé se montraient quelque peu réticents, et la culture, en milieu congolais, était surtout le fait d' « allogènes », venus dans la région comme salariés depuis plus ou moins longtemps. Néanmoins, en 1955, 8 t de bananes avaient été exportées, amorce d'un courant que l'on espérait voir s'amplifier très vite.

La commercialisation de la banane Gros-Michel *(Musa sapientium)* était assurée par la SOCOFRAN elle-même (fig. 80). Elle organisa, à partir de Magny et de Dimonika, un système de marchés réguliers, où les producteurs autochtones venaient apporter leurs régimes, qui étaient examinés, pesés et payés (6 F le kilogramme). Ainsi, les tonnages expédiés comprirent une part croissante d'apports individuels, les plantations jouant un rôle de complément et de fournisseurs de stumps. Ils passèrent de 227 t en 1956 à 984 t en 1958 et 1 327 t en 1960, dont 75 % venaient du secteur africain. Les rapports officiels établis pendant les premières années se font l'écho de la

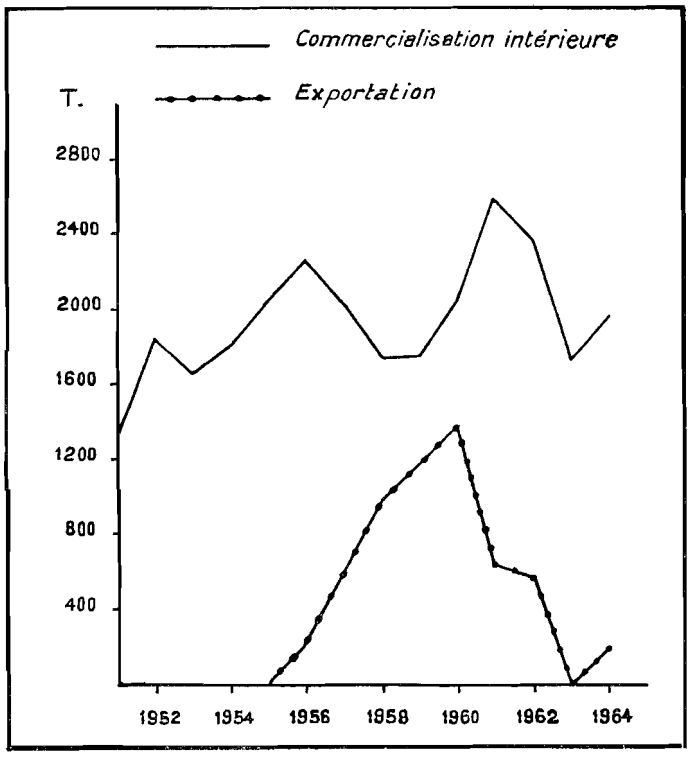


FIG. 80. — La commercialisation des bananes.

satisfaction des producteurs. Le poids moyen des régimes se maintenait entre 17 et 19 kg, et l'avenir était envisagé avec confiance.

Cependant, il apparaissait quelques difficultés qui, à court terme, allaient mettre fin à l'expérience. Les bananiers se plaisent dans les fonds humides ; or, le relief tourmenté du Mayombe réduit les surfaces utilisables à des flats étroits et allongés, sinueux souvent, qui obligeaient les entreprises à créer et entretenir une infrastructure routière disproportionnée aux résultats financiers espérés. En maints endroits, il avait fallu se contenter de sols médiocres, et les rendements s'en ressentaient[1]. Des maladies avaient fait leur apparition, comme la cercosporiose, due à un champignon *(Cercospora musae)* qui s'attaque aux feuilles, provoquant le jaunissement et la mort du plant ; on notait aussi la présence d'un charançon *(Cosmopolites sordidus)* qui creuse des galeries dans le tronc et le rhyzome. D'autre part, le système des contrats sylvo-bananiers s'avérait ici assez décevant : outre que jamais les surfaces prévues par contrat n'avaient été complantées, les résultats se montraient inégaux : certains blocs offraient de jeunes limbas de 3 ans atteignant 6 m de haut et 13 cm de diamètre ; dans l'autre, les limbas paraissaient avoir été gênés par les bananiers, et beaucoup avaient péri. Au demeurant, l'administration s'apercevait que si elle réalisait, dans un premier temps, de sérieuses économies (elle se contentait de fournir les plants), le coût de l'entretien devait être ensuite anormalement élevé, par suite de la forme et de la dispersion des parcelles. Dès 1960, on reconnaissait officiellement que la formule n'était pas à conserver, ou qu'elle devait faire l'objet de profondes modifications.

L'année 1961 devait marquer un tournant dans la culture commerciale de la banane, avec l'abandon total des plantations du groupe Vigoureux. Les raisons de cette attitude n'ont jamais été éclaircies nettement : situation socio-politique locale, rentabilité insuffisante de l'affaire, difficultés à prévoir dans le domaine des exportations ? Tous ces motifs se conjuguèrent sans doute. Il est certain que dans le domaine des exportations en particulier, un « seuil » se trouvait atteint. Jusque-là, les tonnages disponibles pouvaient être évacués vers la France dans les cales frigorifiques des paquebots de ligne ; mais le volume disponible dans ces cales est restreint, et des quantités plus importantes de bananes auraient rendu nécessaire l'utilisation d'un cargo spécialisé : mais un tel navire ne se serait déplacé jusqu'à Pointe-Noire que pour charger plusieurs milliers de tonnes, et rien ne permettait de penser que la production suivrait une telle courbe ascendante. De ce fait, les exportations tombèrent brusquement à 660 t en 1961, 580 t en 1962, et cessèrent tout à fait en 1963. Pourtant, les surfaces plantées autour des agglomérations continuaient de produire, mais il n'existait plus aucun organisme capable d'assurer le ramassage et le transport vers

1. Le choix des emplacements n'avait pu se faire qu'avec l'accord des autorités coutumières, celles-ci étant amenées à abandonner leurs droits sur les terrains ; d'où des discussions difficiles : les habitants tenaient à garder, pour leurs propres besoins, les zones alluviales aux sols plus profonds et fertiles.

Pointe-Noire. Cet « accident » permettait de toucher du doigt, une fois de plus, l'un des problèmes fondamentaux de la mise en valeur agricole : celui de l'évacuation des récoltes.

La production individuelle, qui se maintenait, trouvait pourtant un débouché sur les marchés urbains déjà anciens, comme Pointe-Noire, Dolisie, Brazzaville, ou sur des marchés plus récents, comme Jacob, dont les besoins ne cessaient d'augmenter. Chaque année, de 1 800 à 2 500 t ont été ainsi écoulées, mais une partie des régimes récoltés restent invendus. Afin de pallier la défaillance des plantations de type industriel, les autorités se préoccupèrent de mettre sur pied, dès 1961, un projet dit « Opération bananes-Mayombe », faisant appel à des crédits F. A. C. Assez ambitieux, ce projet prévoyait l'ouverture de nouvelles zones productrices, où l'élément moteur serait constitué par une ou plusieurs plantations d'État. Il s'agissait aussi, à juste titre, d'assurer à la région un revenu de remplacement, au moment où les réserves forestières s'amenuisaient. Mais les terrains nécessaires ne pouvaient être trouvés le long de la voie ferrée où presque toute la population est déjà concentrée, et où les sols ne sont que trop sollicités depuis une trentaine d'années. Par contre, l'espace ne manquait pas dans les vallées longitudinales du Mayombe occidental, au relief plus calme, et aux villages rares.

L'examen de ce projet montre combien toute tentative de développement doit tenir compte de facteurs qui sont souvent contradictoires. En l'occurrence, la nécessité de se procurer des terres « neuves » entraînait l'implantation des bananeraies officielles dans une région presque dépeuplée, d'où la rareté de la main-d'œuvre disponible. En outre, elle exigeait l'établissement préalable, ou la réfection, d'une piste carrossable d'une cinquantaine de kilomètres (Guéna-Banga), par laquelle les régimes seraient évacués vers la gare la plus proche, dans de bonnes conditions[1]. En outre, une phase d'extension était envisagée, au niveau familial : 2 000 familles devaient s'installer, chacune d'elles plantant au moins 2 ha. A partir de 1970 on pouvait ainsi compter sur une production couvrant les besoins du marché intérieur, supposé normalement en accroissement, et assurant une exportation de 4 000 t par an[2].

Ce projet, remarquablement établi sur le papier, présentait pourtant un défaut majeur : il supposait le déplacement volontaire de presque toute la population du Mayombe méridional, dont on voit mal pourquoi elle aurait quitté d'elle-même les agglomérations semi-urbaines qui s'échelonnent le long de la voie ferrée, pour regagner la brousse d'où elle s'était éloignée au cours des trente dernières années ! Les 80 000 000 F accordés par le F. A. C. en 1963 permirent cependant d'amorcer les travaux : réfection des ponts, profilage de la route (ancienne piste utilisée par des exploitations forestières) ; le Service de l'Agriculture entreprit le défrichage de 200 ha près de Banga, et une première tranche de 25 ha fut plantée, une seconde tranche de 75 ha devant suivre en 1964-1965. Mais il s'avéra bientôt évident que les crédits accordés étaient insuffisants : faute d'argent, ou de son utilisation rationnelle, les travaux s'arrêtèrent ; au moment de la première récolte, les régimes ne purent être transportés jusqu'à la voie ferrée, ou bien l'atteignirent dans un état qui les rendait invendables, et l'exécution du projet fut suspendue. Faut-il ajouter que pas une seule famille ne s'était déplacée, et qu'ainsi, même achevée, la plantation-pilote risquait fort de rester isolée.

Comme à la palmeraie de Mfilou, une tentative est faite, en 1966, pour fonder l'exploitation et l'extension de la bananeraie de Banga sur des bases nouvelles : installation de jeunes gens venus de la ville, travail et vie en commun, etc. Les conditions sont ici meilleures, puisque 25 ha sont en rapport, et peuvent fournir des profits immédiats. Mais l'expérience ne peut cependant réussir que si les membres du groupe sont vraiment décidés à travailler eux-mêmes, à couvrir leurs besoins en vivres, et à accepter des conditions d'existence relativement rudes. Les premières observations ne laissent pas d'être inquiétantes à ce sujet, et les tentatives menées ailleurs depuis 1963 engagent plutôt au pessimisme.

En effet, même abandonnées par leurs créateurs, les plantations de Dimonika, Girard, Magny, demeuraient disponibles. La première fut le théâtre d'un essai de retour à la terre ; en

1. Les régimes récoltés dans les plantations sont apportés à la gare dans des hottes ou sur la tête.
2. Les accords franco-congolais assuraient alors l'écoulement jusqu'à concurrence de 6 000 t.

octobre 1963, six jeunes gens de Brazzaville s'installaient sur place, avec l'intention de remettre en état une partie au moins de la bananeraie. Ils bénéficiaient d'une aide officielle modeste, mais utile (réquisition de transport, prêt d'un véhicule de type pick-up, prise en charge du salaire de 6 manœuvres), qui pouvait leur permettre de commencer les travaux ; mais l'entreprise fut très mal menée : la « Société des Planteurs de Dimonika », bien que sans aucune réserve monétaire, engagea 60 manœuvres qu'elle fut dans l'impossibilité de payer, ce qui provoqua palabres et incidents. Pour survivre, les responsables utilisèrent le véhicule à toutes sortes de transports, se rendirent même à Pointe-Noire (175 km de pistes parfois difficiles) avec un chargement de régimes qu'ils avaient l'intention de vendre directement aux consommateurs : mais les frais d'essence dépassaient à eux seuls le prix de vente des bananes. Un an plus tard, les associés n'étaient plus que quatre, et pensaient transformer leur société en coopérative, afin d'obtenir un prêt ; mais celui-ci ne peut être accordé qu'à un groupement d'au moins sept membres... Abandonnant la plantation ancienne, ils avaient défriché 1 ha de forêt secondaire, en vue de créer une plantation nouvelle rapportant quelque argent. L'échec était patent, et n'a pu depuis que se confirmer.

Quant à la bananeraie de Girard, son sort fut encore moins heureux. Une tentative d'exploitation, menée par quelques jeunes gens venus également de la ville tourna court au bout de deux mois, sans que les travaux soient même amorcés, et le groupe se disloqua. A Magny, la prise en charge fut l'œuvre des organismes officiels de commercialisation : Société Nationale de Commercialisation et de Développement Rural jusqu'en 1963, Office National de Commercialisation des Produits Agricoles (O.N.C.P.A.) ensuite. Mais l'une et l'autre se contentèrent d'un entretien partiel, fonction des crédits disponibles. Il a cessé depuis quelques mois.

Les bananeraies de type moderne sont désormais constituées, dans leur ensemble, par des plants vieillis, et ne présentent donc plus d'intérêt. Seuls, les habitants des villages voisins peuvent aller couper quelques régimes qui fructifient encore. La totalité de la production est assurée par les plantations familiales. Établies au creux des ravins, sur les pentes dominant la route et la voie ferrée, parfois constituées par un simple alignement de plants le long d'une piste, elles sont particulièrement denses autour des principales gares : Les Saras, Guéna, Fourastié, où elles envahissent même les agglomérations, occupant une bonne partie de la place disponible entre les cases. Les villages qui se trouvent entre Les Saras et la nouvelle plantation de la Bondika, sont reliés entre eux par un ruban de bananeraies. Celles-ci sont moins étendues vers Girard, et assez rares près de Mvouti. Elles s'égrenaient pourtant, jusqu'en 1961, sur le parcours Dimonika-Bouloungui, en liaison avec la présence de la SOFORMA ; il suffirait d'un regain d'activité forestière ou minière, amenant à nouveau quelques centaines de salariés, pour qu'elles réapparaissent en quelques mois.

La superficie plantée est mal connue ; on l'estime tantôt à 500 ha, tantôt à 2 500 ha. Le second chiffre est certainement plus proche de la vérité, puisque les tonnages expédiés par voie ferrée dépassent 2 000 t par an, et que la récolte est partiellement autoconsommée. Mais la commercialisation des bananes est anarchique : ce sont des commerçants locaux, souvent planteurs eux aussi, qui les achètent dans les gares ou les villages des environs ; certains disposent d'un camion, qui étend leur rayon d'action. Ils s'efforcent de remplir ainsi un ou plusieurs wagons, qu'ils convoient ensuite jusqu'à leur destination. Il n'y a pas de marché à jour fixe, comme autrefois, et le producteur ne peut jamais être certain de vendre un produit éminemment périssable et fragile. Il est d'ailleurs rarement payé au poids, mais au régime, et l'évaluation d'un prix global, estimé à vue, abaisse celui du kilo au niveau approximatif de 4 F. Dans ces conditions, une campagne en vue de l'extension des surfaces cultivées n'a guère de chance d'être suivie d'effets.

Il est actuellement question de régulariser cette situation anormale et préjudiciable au paysan, par la création d'une « Coopérative bananière du Mayombe », étendue à toute la zone productrice, et qui prendrait en charge la commercialisation, dont elle aurait l'exclusivité. L'idée est louable, si elle doit aboutir à une meilleure rémunération du travail agricole ; mais les essais identiques de coopération, tentés jusqu'à présent dans d'autres secteurs (culture maraîchère, pêche), ne sont pas encourageants. Ils n'ont fait en général qu'ajouter des frais supplémentaires (personnel, gestion, location de bâtiments et de matériel) à une opération dont les bénéficiaires en puissance n'ont jamais très bien compris l'intérêt, et qui n'était pas toujours menée de la façon

la plus rationnelle et la plus économique. Il existe pourtant des facilités d'écoulement sur le marché européen, pour une production qui s'étale ici sur l'année entière. Il est fâcheux que cette possibilité soit négligée, et que les efforts consentis en ce domaine par les ruraux ne soient pas mieux récompensés. Mais à ce niveau, les problèmes techniques (matériels, financiers, administratifs) imposent le fonctionnement d'un organisme qui traite l'ensemble de la production exportable ; sa nature peut être diverse : coopérative, société privée ou société d'État, le choix dépend d'une option politique et économique. Cependant, les difficultés de l'opération imposeront la plus extrême prudence pour éviter un nouvel échec qui compromettrait certainement les chances futures de progrès agricole.

7

L'exploitation des ressources naturelles

L'un des principaux buts de la colonisation était, on le sait, de trouver dans les régions occupées des réserves de matières premières, grâce auxquelles les industries métropolitaines pouvaient se développer. Il convenait donc en tout premier lieu de procéder au lever d'une carte géologique, et de faire l'inventaire des gisements connus ou probables. Sur la façade maritime du Congo, on ne décelait à priori aucun minerai et les seules exploitations fonctionnant avant l'arrivée des Européens se situaient dans le Niari, où les indigènes extrayaient le cuivre (Boko-Songho et Ntima). Il fallut attendre assez longtemps, pour que des recherches plus poussées révèlent l'existence de réserves minérales susceptibles d'être utilisées. Certaines d'entre elles l'ont été depuis, d'autres le sont, ou vont l'être dans un avenir proche. Longtemps considéré comme de peu d'intérêt, le sous-sol du Kouilou s'avère aujourd'hui assez riche.

Cependant, en surface, une couverture forestière étendue et dense offrait des ressources plus immédiates. Leur exploitation, beaucoup plus tardive qu'au Gabon, allait prendre son essor lentement, pour atteindre un maximum au cours des vingt dernières années, donnant naissance à une petite industrie du bois. On sait déjà combien les chantiers eurent d'influence sur le peuplement régional. Mais il s'agit là d'une forme élémentaire de mise en valeur, en quelque sorte une cueillette à l'échelle de ce que permettent les techniques modernes. L'exploitation de la forêt détruit un capital sans créer de richesses durables, et porte en elle les germes de sa propre disparition. Celle-ci peut pourtant être évitée, si une œuvre de reboisement ou d'enrichissement est menée à bien en temps utile : tâche de longue haleine, à rentabilité lointaine, exigeant des sacrifices financiers qu'il est souvent difficile de faire accepter par ceux mêmes qui en seront les bénéficiaires ; mais elle est indispensable dans les perspectives actuelles.

GISEMENTS MINÉRAUX ET INDUSTRIES EXTRACTIVES

Signalée assez tôt, la présence d'or dans le Kouilou fut longtemps considérée comme douteuse, et son extraction ne commença que peu avant la seconde guerre mondiale, au milieu du scepticisme général, avant de déclencher dans le Mayombe une activité fébrile. Elle n'est pourtant déjà plus guère qu'un souvenir. A la même époque, la recherche d'hydrocarbures entraînait la découverte de phosphates. Aujourd'hui, si la production porte surtout sur le pétrole et l'étain, la mise en évidence d'un grand gisement de potasse est assez gros de conséquence : des changements importants sont en train de se produire.

A. PROSPÉRITÉ ET DÉCADENCE DES EXPLOITATIONS AURIFÈRES

L'exploitation aurifère dans le Mayombe, malgré son caractère assez tardif, a eu le temps de connaître une évolution classique : découverte du minerai grâce à l'acharnement d'un pionnier, course aux permis, extraction intensive stimulée par des circonstances favorables, puis décadence précoce des entreprises et abandon progressif des gisements. Il n'y eut cependant ici ni ruée vers l'or comparable à celles que connurent la Californie ou l'Alaska, ni naissance de villes-champignons muées un jour en villes-fantômes. Cependant, ces chantiers animant la grande forêt pour la première fois, donnèrent aux hommes l'occasion de pénétrer dans un milieu physique jusque-là peu connu ; ils préludèrent à une autre exploitation qui vint se substituer à la première, et se montrer plus systématique et plus durable, celle des arbres.

1. La période de prospérité.

La découverte de l'or dans le Mayombe remonte au début du XXe siècle. En 1906, au cours d'une mission de reconnaissance, le géologue D. Levat, longeant les rives du Kouilou en amont de Kakamoèka, notait la présence de lentilles de quartz aurifère interstratifiées dans des bancs puissants de quartzites blancs ou de schistes lustrés gris et jaunes. Quelques battées faites dans le fleuve et dans son affluent la Mandji, confirmaient l'existence d'or alluvionnaire. Ces constatations étaient exposées dans les *Annales des Mines*, en 1907, mais l'auteur concluait que l'or lui paraissait « inexploitable, étant donné les conditions du pays ». Sans doute fallait-il entendre par là les très grosses difficultés auxquelles se serait heurtée une entreprise qui aurait voulu s'installer dans une région encore à peu près inconnue (recrutement et formation de main-d'œuvre, ravitaillement du personnel, remplacement du matériel, etc.).

Cette première indication n'éveilla donc aucun intérêt, public ou privé, et ceci d'autant moins que l'extraction et le travail de l'or n'avaient jamais été pratiqués par la population autochtone. Il fallut attendre jusqu'en 1927 pour que des prospections soient entreprises à nouveau, mais en Oubangui-Chari, près de la frontière soudanaise. Elles devaient aboutir à la naissance de la Compagnie Équatoriale des Mines, qui produisit 70 kg d'or en 1930, et 271 kg en 1931. L'industrie aurifère en A.E.F. était née. Pendant ce temps, les travaux de construction du C.F.C.O. dans la région du Mayombe, donnaient à certains l'occasion de faire quelques recherches. Le géologue Babet, étudiant la zone du chemin de fer, cherchait des indices dans différentes rivières, comme la Loukénéné, ainsi que dans la région de Ncessé et Chimpézé. Mais il n'obtenait pas de résultats décisifs. L'or devait être trouvé, à la même époque, par un prospecteur privé.

M. M. Romanot avait travaillé à l'établissement de la voie ferrée, recherchant en particulier les tracés les meilleurs à travers la chaîne montagneuse. Au cours de ses déplacements, effectués dans des conditions difficiles, il s'était convaincu de la présence d'or dans les cours d'eau, confirmée par l'analyse d'échantillons prélevés en 1927. La fin des travaux du Congo-Océan lui permit de se consacrer à la recherche, toute exploitation ayant été jusque-là strictement interdite. Parcourant de grandes distances à pied, vivant de façon précaire, mais animé par une foi indestructible, M. Romanot finit par découvrir de l'or exploitable dans les alluvions de la Loukénéné[1]. Il put alors, selon la législation en vigueur, déposer une demande de permis de recherche après avoir procédé au piquetage, et commencer l'exploitation, qui lui fournit 1 kg d'or avant la fin de 1935, et 25 kg au cours des douze mois suivants[2]. Mais cette réussite ne pouvait passer inaperçue, et déclen-

1. M. Romanot a écrit lui-même, sous le pseudonyme de R. O. Manot, le récit de ses aventures dans un ouvrage extrêmement pittoresque et passionné (cf. bibliographie *in fine*). Il s'installa plus tard à Dolisie, où il se livra à des essais de culture sans sol. Il n'a quitté définitivement le Congo qu'en 1966.

2. Différents décrets, de 1916 à 1927, avaient fixé les conditions de l'exploitation minière en A.E.F. Ils furent refondus dans le décret du 13 octobre 1933 signé par le Président de la République. Il est intéressant d'en connaître les grandes lignes, car elles expliquent certaines particularités de l'industrie extractive. Le chercheur d'or devait d'abord obtenir une autorisation personnelle, qui lui était accordée par le Gouverneur Général ; puis un permis d'exploration (à la priorité de la demande) qui lui donnait un droit d'exclusivité sur une étendue

chait aussitôt une « course au permis » dans la zone déclarée ouverte, au sud de la voie ferrée. Au début de 1937, 17 permis couvraient déjà l'ensemble de la région comprise entre Mvouti et Les Saras dont 6 étaient au nom de M. Romanot, avantagé par sa présence sur place et sa parfaite connaissance des lieux. Pendant les années suivantes, tandis que se multipliaient les points d'exploitation, la course se poursuivait de plus belle avec l'ouverture de la zone septentrionale. Pour chacun, il s'agissait en effet d'avoir une option sur la plus grande étendue possible, l'extraction pouvant intervenir après un certain délai ; les plus entreprenants se trouvèrent bientôt titulaires de 15 à 20 permis de recherche, et les contestations de limites ne manquèrent point, ce qui était inévitable, puisqu'il n'existait aucune carte d'ensemble.

La guerre de 1939-1945 allait largement stimuler l'industrie aurifère, devenue soudain d'importance stratégique. Pendant ces six années, l'A.E.F., où les découvertes s'étaient multipliées tant au Gabon qu'en Oubangui-Chari et au Moyen-Congo, devait produire plus de 15 t d'or fin, dont 2,5 t provenaient du Mayombe. Dans cette dernière région, le maximum fut atteint en 1942, avec 637 kg, mais les chiffres annuels décrurent ensuite assez vite, pour retomber au-dessous de 300 kg, dès 1946. Cette évolution traduisait les difficultés rencontrées par les différentes sociétés dans la poursuite de leurs activités, et qui tenaient aussi bien aux conditions physiques qu'aux conditions humaines dans lesquelles elles devaient travailler.

S'il n'est en effet guère de rivières du Mayombe dont les alluvions anciennes ne soient aurifères, les teneurs sont en général très faibles, et tombent souvent au-dessous de 3 g, voire de 1 g au mètre cube excavé. Certes, des teneurs exceptionnellement élevées ont parfois été constatées (1 kg au mètre cube dans la rivière Armandi, près de Dimonika, en 1941 !), mais il s'agissait toujours d'enrichissements locaux dus à des situations topographiques particulières, et qui affectaient des volumes très restreints. D'autre part, les couches productives se trouvent fréquemment enfouies sous une épaisseur de 2 ou 3 m de « stériles » qu'il faut d'abord déblayer. Une partie importante de la main-d'œuvre est donc absorbée par cette tâche non directement rentable. De surcroît, les graviers aurifères sont en général mélangés avec de gros galets et souvent des boulders dont certains atteignent des poids de plusieurs tonnes, dont on ne vient à bout que grâce à la dynamite, ou qu'il faut déplacer à l'aide d'un tire-fort. Le régime des eaux provoque d'autres difficultés. Les gisements alluvionnaires sont constitués par les flats anciens ou récents des rivières ; dans la plupart des cas, il faut établir un barrage, soit pour assécher la zone à exploiter, soit pour créer un réservoir d'où part tout un réseau de canalisations creusées ou construites (des « rasses » et des « fiumes »), qui amènent l'eau jusqu'aux appareils de lavage. Mais les rivières du Mayombe sont caractérisées par un débit très irrégulier, avec des crues courtes mais brutales, dont on imagine les effets sur les ouvrages de terre ou de bois qui leur étaient opposés. Ces diverses considérations plaçaient à l'époque les exploitants devant un dilemme : entrer rapidement dans la voie d'une mécanisation poussée, ou se contenter de méthodes manuelles, et recruter une main-d'œuvre nombreuse.

La première voie supposait d'abord des capitaux importants, pour l'achat de monitors, dragues, laveries mécaniques, moteurs puissants et groupes électrogènes. Aucun des chefs d'entreprises n'en disposait : la plupart d'entre eux, au contraire, s'étaient endettés pour réunir les fonds de démarrage. En outre, entre 1939 et 1945, seules l'Amérique du Nord et l'Afrique du Sud pouvaient fournir le matériel nécessaire ; mais les délais de livraison étaient très longs, les pièces de rechange difficiles à obtenir. Seule, la société « Mines d'or du Mayombe Français » (Romanot) fit un essai, qui se révéla assez malheureux, avec l'installation d'une drague sur la Loémé. La seconde voie, plus accessible, n'était cependant pas sans inconvénients. Si elle n'exigeait qu'un petit matériel peu coûteux, et pouvant même être fabriqué sur place (battées, long-toms, sluices), elle exigeait

de 2 000 à 10 000 km². Pendant trois ans, il pouvait se consacrer à l'inventaire géologique et recueillir des échantillons. Le stade suivant consistait en un permis de recherche pour un minerai précis, sur un carré de 10 km de côté, et défini en fonction d'un piquet implanté au centre ; la demande comprenait obligatoirement carte et croquis des lieux. Ce permis, valable deux ans, était renouvelable deux fois. Enfin si le prospecteur faisait la preuve qu'un gisement existait, il pouvait prétendre à un permis d'exploitation, valable quatre ans, renouvelable quatre fois. Un stade ultime était prévu : celui de la concession pour 75 ans, si l'importance du gisement en justifiait l'octroi. Ce ne fut jamais le cas dans le Kouilou.

un personnel nombreux, plusieurs centaines de salariés par entreprise — dont le recrutement sur place, dans cette région peu peuplée, s'avérait impossible. Il fallait donc aller chercher au loin la main-d'œuvre, jusqu'à Mossendjo, Divénié, au Gabon, sur les plateaux Batéké, puis l'engager par contrat sous le contrôle de l'administration, et s'efforcer ensuite de la garder. Les désertions étaient en fait très fréquentes, et les chantiers devaient se contenter d'effectifs insuffisants. En 1940, ils employaient plus de 2 700 salariés, dont 2 000 étaient en service dans les trois entreprises principales : Vigoureux, Romanot et Menneret.

Le ravitaillement de ces travailleurs était un problème non moins sérieux. Il n'était pas possible de trouver le manioc nécessaire dans la zone de la voie ferrée, où les producteurs, peu nombreux, livraient surtout leurs excédents à Pointe-Noire. Il fallait donc passer des contrats avec certains commerçants du Pool pour des fournitures hebdomadaires de tchikouangues, effectuées par wagon depuis Baratier, Hamon ou Matoumbou. En 1941, par exemple, les chantiers de Dimonika en absorbaient près de 30 000 unités par mois. Le complément devait être trouvé sur place, grâce aux cultures vivrières que faisaient les femmes des travailleurs lorsqu'elles étaient venues avec eux, ou du personnel spécialement engagé pour cela. Les conditions fixées par contrat prévoyaient en effet, en sus du salaire, la fourniture d'une ration quotidienne ou hebdomadaire, comprenant manioc (1,5 kg par jour), ou à défaut riz, arachides, huile de palme, sel. Les femmes et les enfants avaient droit à une demi-ration. Le Service du Travail veillait d'ailleurs à ce que les clauses soient respectées. Mais le prix de revient de la journée de manœuvre était en conséquence relativement élevé : plus de 5 F à la Société Minière de Dimonika en 1941, plus de 7 F à la Société Minière du Kouilou, en 1943.

Dans ces conditions, les entreprises devaient tenter de concilier deux exigences contradictoires : leur propre désir, légitime, d'une production maximum, et celle d'une exploitation rationnelle et totale des gisements, exigée par le Service des Mines, dont les inspecteurs itinérants visitaient les chantiers deux ou trois fois par an, vérifiant les travaux et le matériel, faisant des battées de contrôle pour s'assurer qu'il ne restait plus d'or dans les « tailings »[1], exigeant que les prospections soient menées avec méthode. Les premiers chantiers, ouverts en 1935-1936, n'utilisaient guère que la battée, grande cuvette métallique assez évasée, également appelée « panne »[2]. Celle-ci est d'un usage simple, et peut être confiée à des enfants. Mais si son emploi s'impose au cours des prospections, elle n'a un rendement intéressant que dans les gisements à teneur assez élevée, de plusieurs grammes au mètre cube. Au-dessous d'un certain seuil, variable selon le cours mondial de l'or, elle n'est plus rentable. Son emploi systématique aboutit donc à un écrémage des gisements, qu'il faudrait ensuite reprendre entièrement par d'autres méthodes. A peine plus efficace se montre le « long-tom » qui fut également utilisé. Il se compose d'un bac de chargement où sont versés les graviers ; le lavage fait tomber à travers une grille tous les éléments fins, qui sont entraînés par un courant d'eau dans une goulette inclinée — parfois un simple tronc creusé en forme de rigole — que coupent de place en place des baguettes formant saillie sur le fond. L'or en grains, plus lourd, est retenu en amont des obstacles ; mais l'or en poudre est en partie entraîné, et par conséquent perdu. Le Service des Mines n'admettait guère l'emploi des long-toms, sinon pendant la phase préliminaire de mise en exploitation, et rappelait vivement à l'ordre les entreprises qui en utilisaient.

Le matériel normalement adapté était composé de sluices. Ceux-ci peuvent être de petites ou grandes dimensions, mais leur principe reste identique. Lorsque les équipes de prospection ont déterminé, grâce à une série de puits régulièrement échelonnés, la présence de graviers aurifères dans un flat, on peut calculer, d'après les teneurs moyennes, la quantité approximative d'or contenu. On choisit un emplacement pour le sluice, généralement en aval du flat, et des travaux sont entrepris pour amener de l'eau en suffisance (barrage en amont et canaux de dérivation). A maintes reprises, dans le Mayombe, les responsables durent vaincre des difficultés considérables pour pallier l'insuffisance de débit des rivières exploitées (montage d'aqueducs, franchissement

1. Graviers et boues abandonnées après lavage.

2. Francisation du terme anglais « pan » ; les termes « to pan » et « panning » ont donné de la même manière pannage et panneur. Les orpailleurs du Mayombe se déclarent toujours « panneurs d'or ».

d'une ligne de partage des eaux). Les alluvions sont ensuite attaquées par couches transversales successives, en remontant le lit. Abattues, elles sont transportées par brouettes ou wagonnets, et versées dans le bac de débourbage, fermé à la partie inférieure par une plaque percée de trous, ou « grizzly ». Entraînés par l'eau de lavage, graviers et boues tombent dans une succession de caisses allongées et inclinées, elles-mêmes barrées par des grilles et des riffles (baguettes placées transversalement sur le fond). Plus l'appareil est long, et moins les pertes sont élevées : à la Société Minière du Kouilou, certains sluices mesuraient 24 m, et il ne restait pas la moindre « couleur » d'or dans les tailings. Sur le chantier du Mont Tchibouka, près de Les Saras, deux sluices mesuraient respectivement 30 et 60 m. Soigneusement closes, cadenassées même, les caisses ne sont ouvertes que périodiquement (une fois par jour à une fois par semaine, selon la teneur connue), pour la récolte de l'or, ou « clean up » assurée par le chef de chantier.

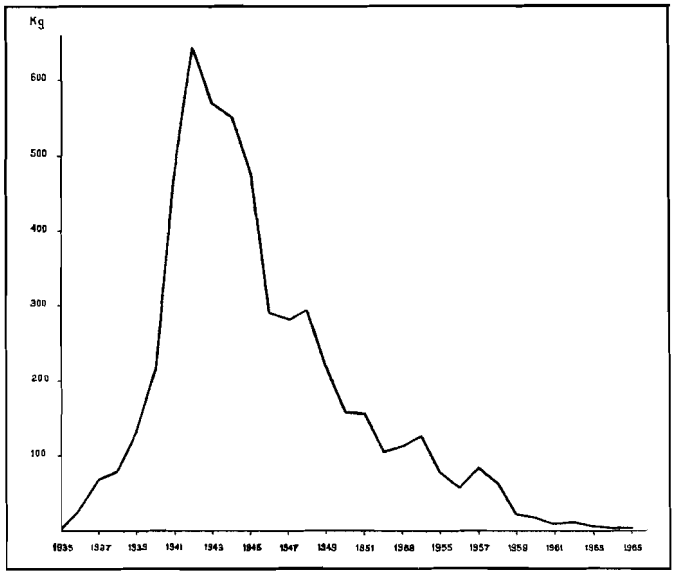


FIG. 81. — Évolution de la production d'or dans le Kouilou.

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les rangs des exploitants s'étaient singulièrement éclaircis. En fait, trois centres principaux d'extraction demeuraient : le haut bassin de la Ntombo et de la Zibati, exploités par M. Romanot à partir du camp de Banza (15 km à l'ouest de Les Saras) ; le haut bassin de la Loukénéné et de ses affluents (Voula, Armandi), exploités par M. Vigoureux à partir de Dimonika ; et enfin la région située au nord de Kakamoèka (rivières Lounioka, Loulimba, Louba), domaine de la Société Minière du Kouilou, animée par M. Menneret. D'autres entreprises vivotaient sur des permis peu intéressants ou bien n'avaient eu qu'une existence éphémère, après avoir extrait, toutes ensemble, une centaine de kilogrammes de minerai. Depuis 1935, le Mayombe avait produit plus de 2,8 t d'or. Cependant, les chiffres annuels traduisaient une diminution progressive des tonnages depuis 1942, provenant sans doute d'un épuisement relatif des gisements. Ce fait, ainsi que d'autres liés à la fin de la guerre, allaient modifier la situation.

2. La décadence des exploitations.

A partir de 1946, les exploitations aurifères devaient se heurter à des difficultés sérieuses, les obligeant à se réorganiser ou à disparaître. Ce fut tout d'abord le départ d'une bonne partie du personnel européen, désireux de regagner la France après rétablissement des relations maritimes. Ce fut aussi celui de maints employés africains, la plupart d'entre eux étant originaires de districts lointains (à Dimonika, les Yombé ne représentaient pas 20 % des effectifs) : ainsi, 220 manœuvres et capitas sur 650 quittèrent-ils le camp de Banga. Or, le recrutement de nouveaux salariés devenait difficile, les circonstances ne justifiant plus une pression officielle dans les districts, pour la levée de contingents annuels.

Mais c'était encore les conditions économiques et techniques qui se trouvaient modifiées. Entraînées par une sorte d'euphorie, certaines entreprises s'étaient développées un peu inconsidérément ; par exemple, la S.M.K. n'employait pas moins de 15 Européens et 1 200 Africains dont beaucoup étaient absorbés par des tâches non directement productives : 60 % du personnel œuvraient dans les services généraux, les travaux d'aménagement et d'entretien, la prospection. Le fonctionnement de la « machine » était devenu trop lourd : outre les chantiers d'exploitation

(7 Européens), il fallait assurer la marche d'une base à Kakamoèka (2 Européens), d'ateliers à Bas-Kouilou (3 Européens), d'un bureau à Pointe-Noire (3 Européens). Les salaires avaient augmenté, ainsi que les charges sociales et le prix des denrées alimentaires : le prix de revient d'un manœuvre par jour était passé de 7 F environ en 1941 à près de 26 F en 1946, tandis que le prix de l'or ne suivait cette hausse que de très loin. Une réorganisation s'imposait. Faute de pouvoir la mener à bien, l'exploitation Romanot disparaissait en 1947-1948, après avoir revendu ses permis. L'exploitation Vigoureux retrouvait un certain allant grâce à la création d'une société, la Société Minière de Dimonika. Dès mai 1946, la Société Minière de Kakamoèka réduisait son personnel, et s'efforçait de généraliser le sluicing sur tous ses chantiers, afin d'extraire le maximum d'or.

Il était pourtant évident que la survie de cette activité tenait à deux facteurs liés entre eux : la recherche de nouveaux gisements, et la mécanisation du travail. Les circonstances avaient amené les sociétés à exploiter l'or dans les cours d'eau les plus riches ; on pouvait encore, en prospectant activement, découvrir des gisements alluvionnaires intéressants, telles ces poches minéralisées de la rivière Ara, repérées en 1948, et dont la teneur dépassait 100 g au mètre cube ! Mais ce ne pouvait être là qu'exceptions rares, et il était plus raisonnable d'envisager l'exploitation de gisements à faible teneur (1 g au mètre cube ou même moins), c'est-à-dire d'anciennes terrasses, de gîtes éluvionnaires, ou même si possible, de gîtes primaires dont on s'était jusqu'alors peu soucié. Ceci n'était possible que grâce à l'emploi d'un matériel lourd et coûteux, après des études longues et délicates. Il ne faut donc pas s'étonner si l'on voit apparaître, au cours des années 1948 à 1952, des laveries mécaniques alimentées par wagonnets ou par bandes transporteuses (Dimonika), un laboratoire d'analyses (Kakamoèka) ainsi que des engins puissants de déblaiement, tels que scrapers, bulldozers, tracteurs à chenilles, capables de déplacer quotidiennement de gros tonnages.

L'expérience passée montrait que les plus fortes minéralisations se rencontraient dans deux zones privilégiées, allongées selon la direction mayombienne, où existaient des lentilles ou filons de quartzites interstratifiés dans des schistes. Il était également possible qu'existent des zones de minéralisation plus diffuses, liées à l'altération plus ou moins profonde de la roche en place. C'est dans l'espoir de mettre en évidence de tels gisements éluvionnaires, que la S.M.K., à bout de ressources au milieu de l'année 1950 (la production était tombée à 3 kg par mois, contre 20 kg en 1943 !), passa un accord avec le BUMIFOM (Bureau Minier de la France d'Outre-Mer), pour la prospection des massifs de Mongo Pilar et Pondila-Mvandji, au nord de Kakamoèka, tout en cherchant à se procurer des capitaux nouveaux en vue d'une mise en exploitation. Les tractations aboutirent même, en 1952, à la naissance d'un « Syndicat du Kouilou », où entraient, par une filiale d'Afrique Occidentale, un certain nombre de banques (Banque d'Afrique Occidentale, Banque d'Indochine, Crédit Lyonnais, etc.). Mais les recherches devaient se montrer décevantes, après avoir suscité quelque espoir. Des multiples analyses menées sur place et dans des laboratoires étrangers spécialisés, il ressortait que si l'or était bien présent là où on le supposait, la teneur moyenne ne dépassait pas 0,3 g à la tonne, chiffre bien trop faible pour assurer la rentabilité de l'exploitation. La S.M.K., qui avait déjà vendu une partie de son matériel, affermait ses permis en 1953, et entrait en sommeil.

A Dimonika, la situation de la S.M.D., un peu meilleure, n'était cependant guère brillante. Les laveries mécaniques, satisfaisantes sur le plan technique, n'assuraient cependant pas une production suffisante pour couvrir les frais qu'elles entraînaient : de 188 kg en 1947, celle-ci était tombée à 90 kg en 1952. Il fallut alors en revenir aux sluices, ne conserver qu'un personnel réduit (8 Européens, moins de 200 Africains), réduire les dépenses au maximum, afin de maintenir malgré tout une petite activité. On vit réapparaître long-toms et battées, tandis que la prospection se contentait de découvrir quelques petites concentrations rapidement épuisées. La production d'or, dans le Kouilou, en revenait ainsi à son premier stade.

L'une des raisons qui mettaient en péril les entreprises depuis plusieurs années, était l'importance de l'exploitation clandestine. Les centaines d'ouvriers qui avaient travaillé dans la région avaient eu l'occasion de s'initier aux méthodes employées. Beaucoup d'entre eux s'empres-

saient de les mettre en pratique pour leur compte personnel. L'orpaillage illégal avait pris rapidement de l'ampleur, le minerai étant écoulé sans peine auprès de trafiquants habiles. Comment contrôler efficacement les étendues montagneuses et boisées où s'inscrivaient les permis ? Les prospecteurs découvraient souvent, sur les rivières où ils arrivaient, des traces d'exploitation récente, témoignant parfois de l'installation de sluices. Il fallait dissimuler les résultats des prospections pour ne pas s'exposer à voir disparaître au cours des semaines suivantes, les réserves découvertes...

Devant cette situation, les exploitants finirent par renoncer à se maintenir. Tout en conservant leurs droits, ils se tournèrent résolument vers d'autres activités : petit commerce dans la région de Kakamoèka, grâce à l'implantation d'un réseau de boutiques, plantations à Dimonika. Les employés qui tenaient à rester furent transformés en orpailleurs libres travaillant à leur gré ; mais ils s'engageaient à livrer leur production au titulaire des permis, qui en garantissait l'achat. Actuellement, les droits d'exploitation ont été rachetés par le Bureau Minier Congolais (BUMICO), mais le même système reste en usage. Les orpailleurs agissent individuellement, ou par petits groupes, dans certaines rivières comme la Dola, la Louba (rive droite du Kouilou), ou sur d'anciens flats comme à Dimonika. Ils ne peuvent guère que creuser des trous individuels, ou attaquer le terrain à partir des berges. Ils ne disposent que d'outils simples — pelles, pioches, barres à mine — pour le déblaiement, et utilisent des battées, ou construisent des long-toms élémentaires qui ne doivent retenir qu'une partie de l'or contenu dans les alluvions lavées. Ils sont naturellement dans l'impossibilité de déplacer les boulders, et ne peuvent travailler qu'aux endroits les moins encombrés du lit. La production reste très faible, et ne dépasse pas quelques kilogrammes par an.

Ainsi, l'industrie extractive aurifère a perdu la plus grande partie de son importance dans le Kouilou. Il est certain pourtant qu'il reste encore dans le Mayombe de grandes quantités d'or ; mais, sauf exceptions concernant de petits gîtes alluvionnaires, ou une imprégnation locale du bed-rock, les teneurs sont faibles. L'extraction du minerai peut être envisagée ; mais elle exige d'abord une très grosse campagne de prospection et d'analyses pour déterminer les zones intéressantes, puis l'emploi d'un matériel lourd — usines de broyage, dragues, laveries mécaniques à grande capacité — pour abaisser le prix de revient des volumes traités. Cela signifie donc avant tout la disponibilité de capitaux importants, dont l'investissement ne serait pas d'une rentabilité prévisible à court terme. Il est peu probable qu'une société privée consente à les risquer. Société d'économie mixte ou société d'État paraissent les seules, aujourd'hui, à pouvoir relancer l'activité aurifère dans les régions où elle triomphait, il y a maintenant vingt-cinq ans.

B. HYDROCARBURES ET MINERAIS DIVERS : DÉCEPTIONS ET ESPOIRS

1. Le phosphate.

La découverte de gisements de phosphates est liée à la recherche pétrolière. C'est en 1934, au cours d'une tournée dans la région de Poumbou, où avaient été signalés des suintements de bitume, que le directeur du Syndicat d'Études et de Recherches Pétrolières (S.E.R.P.) découvrit des affleurements de roches phosphatées, qu'il signala à l'administration. Dès l'année suivante, le gouvernement général créait une zone réservée pour garantir l'avenir, et en 1936, envoyait une mission reconnaître le gisement et en préciser l'importance.

Celui-ci se présente sous forme d'un horizon phosphaté de 1,5 m à 2,5 m d'épaisseur, au sommet d'une série d'âge secondaire (Santonien), gréseuse ou calcaro-dolomitique, d'une puissance totale de 25 m. Il est surmonté par des marnes bariolées peu épaisses, mais très imperméables, qui l'ont protégé de l'action destructrice des eaux d'infiltration qui imprègnent les sables blancs aquifères sus-jacents. Au-dessus repose la Série des Cirques, plus ou moins épaisse selon les lieux.

L'affleurement de la couche phosphatée est due à une particularité structurale. Les terrains

sédimentaires dessinent ici une ride anticlinale, d'axe nord-ouest–sud-est (orientation mayombienne), accidentée au nord par une faille, et s'enfonçant vers le sud sous la zone marécageuse de la vallée du Kouilou. L'érosion fluviale, perçant à travers les terrains de recouvrement, a ouvert une fenêtre jusqu'au Crétacé, près de Sintou-Kola (rivières Ndongo et Célo, en particulier).

Des études assez poussées furent entreprises, concernant les réserves disponibles, et les conditions économiques d'une exploitation. On put évaluer les premières à 300 000-350 000 t, ce qui était peu ; on estimait alors que les investissements nécessaires n'étaient rentables que pour une production de 500 000 t pendant vingt ans. D'autre part, si les analyses du minerai mettaient en évidence une teneur variant de 57 à 71 % en phosphate tricalcique $(PO_4)_2 Ca_3$, elles décelaient aussi un pourcentage de fer et d'alumine de 2 %, trop élevé pour permettre la fabrication de superphosphates. Il restait cependant la possibilité d'utiliser directement la roche phosphatée comme engrais, après concassage et séchage, à l'intérieur du territoire. Il était en effet assez facile d'évacuer le minerai jusqu'à Pointe-Noire, en grande partie par voie d'eau. Extrait par galeries (l'épaisseur des morts-terrains excluait une exploitation à ciel ouvert), le minerai pouvait être amené par une route d'une vingtaine de kilomètres sur la rive du lac Kobambi, et gagner ensuite Pointe-Noire par l'émissaire du lac, la Loundji, le lac Nanga, son déversoir dans le Kouilou, le fleuve et l'Océan. Des sondages prouvèrent que les profondeurs étaient partout suffisantes pour le passage de petites barges, et que seul s'imposait un faucardage des papyrus qui envahissent les cours d'eau en certains endroits. Le prix de revient du transport, dans ces conditions, restait fort acceptable (103 F la tonne en 1938).

Les Services de l'Agriculture entreprirent une série d'essais en différentes régions, et réunirent une documentation sur les expériences identiques tentées en milieu tropical. La guerre de 1939-1945 vint mettre un terme à ces tentatives, qui ne furent ensuite pas reprises ; le gisement de Sintou-Kola resta inexploité. Cet abandon s'explique d'autant plus facilement qu'un autre gisement venait d'être découvert dans une région beaucoup plus accessible.

En 1945 en effet, un prospecteur privé, M. Goloubinoff, signalait la présence de phosphate à proximité de Holle, gare de la voie ferrée Congo-Océan, à une soixantaine de kilomètres de Pointe-Noire. Les indices étaient suffisamment intéressants pour que le comptoir des phosphates d'Afrique du Nord envoie une mission, en 1950, sous l'égide de sa filiale « Minerais et Engrais ». Les travaux entrepris aboutirent au dépôt de trois permis de recherche, en 1950 et 1951. Ils servirent à mieux connaître le gisement et ses possibilités d'exploitation. Il existe en réalité une série d'affleurements successifs, alignés selon un axe sud-est–nord-ouest, depuis la frontière du Cabinda jusqu'aux marécages de la Ntombo (Zondé, Tchioupi, Loufica, Djeba, sur la rive gauche de la Loémé ; Tchivoula, Mbaka, Koubambi, Mboma et Tchikanou, sur la rive droite), soit une quarantaine de kilomètres. Le prolongement de cet axe passe exactement par le gisement de Sintou-Kola, 65 km plus loin, et rejoint, en s'infléchissant vers l'ouest, la lagune Mbanio, près de laquelle des indices de phosphate ont été relevés.

Géologiquement, ces dépôts se situent au sommet du Crétacé. Ils sont caractérisés par la présence d'un niveau repère appelé « coprolitho-quartzeux », résistant, qui a dû subir une longue période d'érosion avant d'être recouvert par les sables pliocènes de la Série des Cirques. La puissance est donc très inégale. D'origine lagunaire, ces dépôts ont dû se produire dans une suite de dépressions allongées parallèlement à la côte, avant d'être remaniés et érodés. Ils se présentent aujourd'hui comme une série de lentilles affleurant au flanc de certaines collines, et recouverts d'une épaisseur variable de morts-terrains. Les caractéristiques sont inégalement intéressantes : puissance de 3 à 8 m avec des teneurs de 25 à 55 %, existence de réserves probables dépassant 20 millions de tonnes, les réserves possibles étant nettement plus élevées, compte tenu du caractère encore incomplet des études. Par contre, si la nature du minerai se prête assez aisément à un enrichissement, celui-ci serait très onéreux, et aboutirait à un produit à bas titre (65 %), très difficile à placer sur le marché mondial. Ce dernier point rendit très réticentes les diverses sociétés groupées dans le Comptoir des Phosphates d'Afrique du Nord, et en 1953, elles refusèrent de prendre en considération la poursuite éventuelle des travaux.

Deux débouchés restaient cependant ouverts aux phosphates de Holle : utilisation après

broyage, par l'agriculture congolaise, emploi comme matière première dans l'électro-chimie du phosphore. Le premier ne se conçoit guère que dans le cadre d'une agriculture de type industriel (plantations) ; or, celle-ci ne couvrait guère que quelques dizaines de milliers d'hectares à l'époque, et l'on put calculer qu'elle n'absorberait que 1 000 à 2 000 t de phosphates. Quant au second débouché, il réclamait la disponibilité de quantités importantes d'électricité. Les projets concernant le barrage de Sounda, élaborés à partir de 1945-1955, réveillèrent un moment l'intérêt de certaines sociétés, dont celle de Pierrefite–Kalaa-Djerda. Cette dernière étudia un projet de fabrication de sulfate d'ammoniaque, exigeant de 1,2 à 1,3 milliard de Kwh et 300 000 t de phosphate par an. En 1955, prenant le relais de « Minerais et Engrais », un syndicat de recherches, où entraient le BUMIFOM, et des Sociétés d'Afrique du Nord, entreprenait à nouveau divers travaux d'étude. Mais ces recherches ne pouvaient être que provisoires, puisque le passage à la phase constructive dépendait de facteurs extérieurs. Les phosphates du Kouilou sont ainsi condamnés à attendre que les conditions techniques et économiques se soient modifiées.

2. Les hydrocarbures.

La présence d'hydrocarbures dans les régions côtières du Gabon et du Congo était connue dès la fin du XIXe siècle. Dans son ouvrage sur la géologie du Congo Français (1894), Barrat évoque les suintements d'hydrocarbures qui se produisent en divers points de la côte. Dans leurs rapports périodiques, divers administrateurs signalèrent ultérieurement des « suintements de bitume », des « sources d'huile ressemblant à du naphte ». Au Gabon, les habitants de certains villages vendaient à leurs compatriotes un produit naturel qui servait à calfater les pirogues et l'on parlait même d'un certain « lac de bitume », où les chasseurs allaient capturer des oiseaux englués, et sur l'emplacement duquel on gardait le secret le plus absolu. Une demande de permis de recherche, déposé dès 1907, n'avait pas eu de suite.

En 1925-1926, la Standard Oil Company envoyait au Gabon une mission qui parcourut rapidement le bassin sédimentaire, mais resta très discrète sur ses conclusions. En 1926, le géologue Babet faisait des observations sur les calcaires bitumeux de Pointe-Noire, proposant que soient entreprises des études plus poussées de tous les indices connus. Cette tâche fut confiée à Lebedeff qui, au cours de deux missions successives en 1928 et en 1929, sillonnait toute la région comprise entre Pointe-Noire et Libreville, parcourant à pied plus de 2 000 km. Le rapport de fin de mission présenté en 1930 à l'Office National des Combustibles Liquides (O.N.C.L.) allait provoquer la formation d'une mission de Prospection des Pétroles, l'année suivante. Mais, dès 1929, le gouvernement général avait placé les recherches d'hydrocarbures, sur toute l'étendue du territoire, sous le régime minier de la « réserve ».

Au cours de son étude de terrain, Lebedeff avait en effet noté la présence de pétrole en deux points du bassin côtier : à Pointe-Noire même et à Poumbou, sur la rive gauche de la Noumbi, à une quarantaine de kilomètres de la côte. Pointe-Noire connaissait alors une assez grande activité du fait de la construction du C.F.C.O., et de nombreuses carrières étaient ouvertes, notamment dans les petites falaises qui se dressent sur la côte même, à la racine du cap qui a donné son nom à la ville. Sous une couche de terre argilo-sableuse, jaune-brun, de 1 à 2 m d'épaisseur, des grès calcaires dolomitiques très fossilifères, de couleur foncée, laissaient suinter un liquide noirâtre qui remplissait les cavités et fissures de la roche. Il put en recueillir 10 l en une demi-heure, après un abattage à l'explosif. Il s'agissait d'asphalte contenant beaucoup de sable, et 16 % de bitume. De l'examen des pendages, il concluait à l'existence d'une structure anticlinale, et évoquait la possibilité de trouver en profondeur une roche imprégnée d'un pétrole dont la migration vers le haut aurait été à l'origine des suintements.

A Poumbou, d'autres suintements de bitume s'observaient dans des bancs de calcaire dolomitique ou dans des grès marneux, sur les bords de plusieurs rivières, dont les eaux charriaient en aval de larges plaques irisées (fig. 82). On se trouvait ici dans une « fenêtre » ouverte dans la Série des Cirques, et qui avait entamé la série sous-jacente dite des « grès sublittoraux », et reposant elle-même sur le socle (celui-ci affleure à quelques kilomètres plus à l'est). Dans son rapport, le

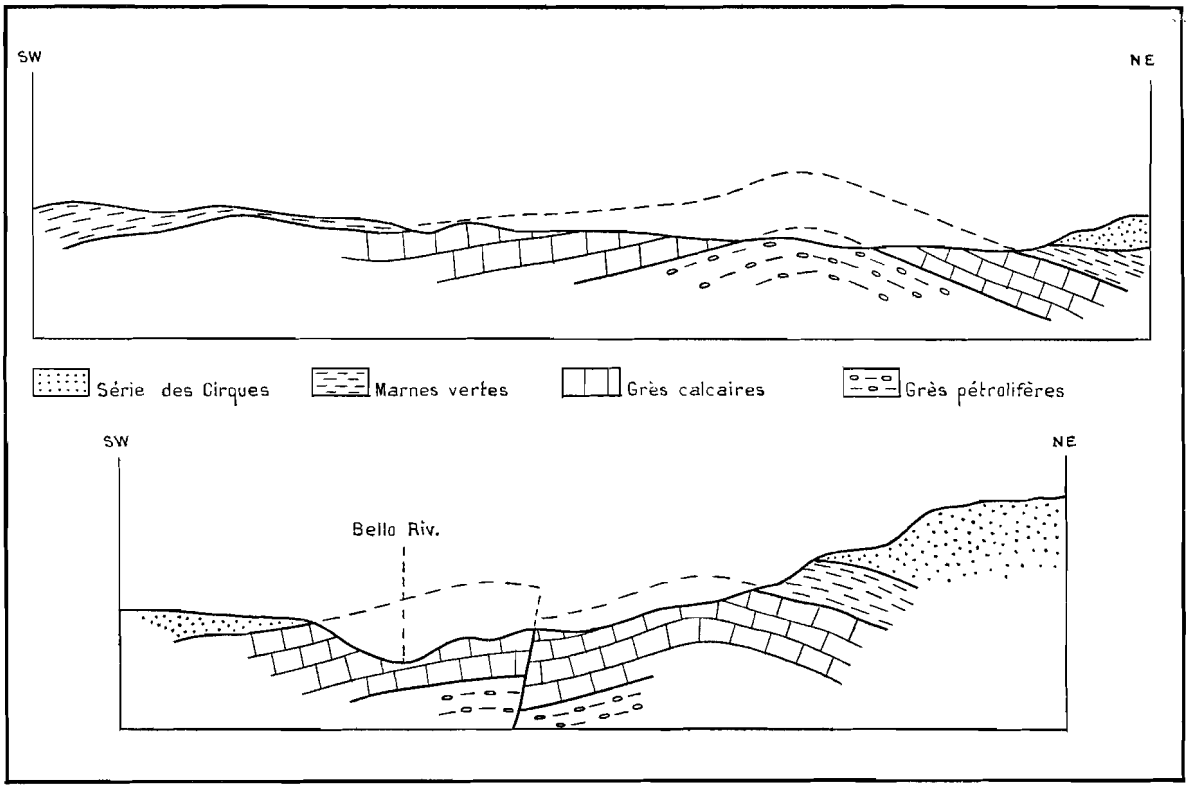


FIG. 82. — Deux coupes de la structure de Poumbou (d'après la Mission des Pétroles, 1932).

géologue écrivait : « Les suintements de pétrole lourd sont très abondants. De véritables petits gisements d'asphalte se sont formés au voisinage des suintements. Le pétrole sort de crevasses, et entre les strates de ce grès. Les sources, au pied des collines et dans la rivière Niafassa, charrient continuellement du pétrole. » Sous réserve d'études ultérieures, il évoquait même l'utilisation de cet asphalte pour le bitumage des rues de Pointe-Noire. Enfin, il signalait que d'autres suintements se produisaient, d'après des renseignements qu'il n'avait pu contrôler, à une quinzaine de kilomètres au nord-est de Poumbou, et dans les environs du lac Cayo.

La mission de Prospection des Pétroles poursuivit ses travaux jusqu'en 1934, procédant à des reconnaissances détaillées, dressant des cartes, effectuant de petits forages. C'est ainsi qu'elle abandonna l'hypothèse d'un anticlinal à Pointe-Noire : les couches présentent un pendage régulier d'environ 5 % vers le sud-ouest ; mais elle confirma l'existence d'une structure en dôme, favorable à la présence de pétrole, à Poumbou, et découvrit d'autres indices à Nkomé-Doumanga, non loin de la voie ferrée (Km 72) et à 4 km du contact entre sédimentaire et cristallin. Mais les crédits nécessaires devenaient de plus en plus importants. En 1934, il fallut faire appel à de nouveaux fonds qui furent trouvés dans le cadre d'un Syndicat d'Études et de Recherches Pétrolières (S.E.R.P.), créé conjointement par l'État Français, le gouvernement général de l'A.E.F., la Compagnie Française des Pétroles, la Société Péchelbronn, etc. Ce nouvel organisme orienta ses efforts essentiellement vers le bassin gabonais, où structures et indices paraissaient plus prometteurs.

La deuxième guerre mondiale vint interrompre presque totalement les travaux, qui ne reprirent qu'après 1945. Mais leur plus grand développement se produisit à partir de 1949, lorsque fut créée la Société des Pétroles d'A.E.F. (S.P.A.E.F.). Les participants étaient les mêmes que dans le S.E.R.P., l'État Français détenant 60 % des parts, le gouvernement général 20 %, la C.F.P. 15 %. Au cours des années qui suivirent, la S.P.A.E.F. s'attacha à l'étude des structures

gabonaises, d'abord dans l'intérieur, où les résultats furent extrêmement décevants, puis sur la côte, où les travaux aboutirent à la découverte d'un gisement, en 1955-1956 (Ozouri).

Cependant, une mission de reconnaissance générale avait été envoyée en 1951 dans le bassin de Pointe-Noire, pour étudier les terrains crétacés, qui apparaissent en surface en divers points de la côte et en une bande régulière le long du Mayombe, mettant à jour de nouveaux indices favorables, en particulier dans le sud-est. A 25 km au sud de Fourastié, dans le bassin supérieur de la Loufica (affluent de la Loémé), existent en effet trois gisements de roches bitumineuses : celui de la Tsitini-Mouila, celui de la haute Loufica, et celui de la Boubissi. Le premier seul présentait un intérêt économique par son importance (affleurement de 600 m sur 200 m, et puissance de 3 à 10 m) et la relative proximité de la voie ferrée. La Société Africaine d'Entreprise, qui avait une exploitation forestière dans la région, envisagea un moment l'extraction, ainsi que dans le gisement de Nkomé-Doumanga, mais il ne fut pas donné suite à sa demande[1].

Cependant, en 1956, la S.P.A.E.F. décidait d'installer à Pointe-Noire une mission importante comptant plusieurs dizaines d'ingénieurs et de spécialistes. En 1957, une équipe de prospection achevait une campagne d'études gravimétriques sur 4 000 km², et une autre équipe terminait une campagne sismique de reconnaissance. On ignorait en effet quelle était l'épaisseur des terrains sédimentaires recouvrant le socle. S'il ne s'agissait que d'une mince pellicule, on devait perdre tout espoir de découvrir des gisements pétroliers de quelque ampleur. La nature du relief superficiel, celle de la végétation, rendaient le travail plus aisé qu'au Gabon ; mais on s'aperçut que le caractère argilo-sableux de la Série des Cirques avait une fâcheuse influence sur les ondes sismiques en absorbant ou dispersant une partie d'entre elles : c'est ainsi qu'il fallut parfois faire exploser les charges au fond de puits d'une centaine de mètres, forés jusqu'au plafond des terrains sous-jacents. Les résultats furent rassurants : le socle se trouvait, selon les lieux, entre 2 000 et 6 000 m de profondeur.

Ces campagnes révélèrent l'existence de plusieurs structures favorables, en particulier à Pointe-Indienne et à Pointe-Tchitembo. Dès la fin de 1957, un premier forage était entrepris à la verticale d'un anticlinal en dôme, à Pointe-Indienne. A 1 353 m de profondeur, le trépan entrait dans un banc de calcaire coquillier vacuolaire contenant du pétrole, et le traversait sur 28 m. Les essais de production se montraient satisfaisants, fournissant 2 100 m³ en onze jours, d'une huile anhydre à 0,15 % de soufre. Des sondages ultérieurs permettaient de préciser les limites du gisement, tandis qu'était organisée la mise en exploitation. Aux tours métalliques des foreuses succédèrent les « arbres de Noël » ; un pipe-line de quelques kilomètres permit d'amener le pétrole brut jusqu'à des réservoirs de stockage situés sur la côte nord-est de la baie de Pointe-Noire (terminal de la Rivière Rouge, d'une capacité de 27 300 m³). Une conduite souterraine, prolongée par un sea-line de 2,4 km, assure actuellement le chargement en mer des pétroliers.

La production du champ de Pointe-Indienne n'a malheureusement pas un avenir très brillant. Après avoir dépassé 100 000 t par an de 1961 à 1963 (maximum en 1962 avec 124 400 t), elle a décru régulièrement depuis, donnant ainsi des signes d'épuisement : 80 000 t en 1964, 70 000 seulement en 1965. Ceci ne saurait d'ailleurs surprendre les techniciens, qui savaient que les réserves étaient limitées, et ne pouvaient assurer que douze à quinze ans d'exploitation. Les sondages entrepris au nord du Kouilou, près de Kounda, dans l'intérieur du bassin (Holle), ainsi qu'à Pointe-Noire même sur la côte Mondaine, n'ont pas permis de découvrir d'autres gisements. Une campagne de prospection sous-marine au large des côtes n'a pas donné de résultats positifs, semble-t-il. On ne peut donc espérer, pour l'instant, voir les ressources de Pointe-Indienne relayées par d'autres, ce qui ne signifie nullement qu'il n'existe pas d'hydrocarbures exploitables en certains points du sous-sol. Des recherches ultérieures ne sont pas exclues, notamment dans la partie méridionale du Kouilou, à l'intérieur du bassin de la Loémé.

Le gisement de Pointe-Indienne comporte aussi du gaz. Une première partie des réserves, d'un volume de 400 millions de mètres cubes, est destinée à la récupération des huiles, lorsque

1. A la même époque, la Société des Bitumes et Asphaltes du Congo (SOBIASCO) commençait l'exploitation d'un gisement bitumineux situé au nord de Boma, au Congo Belge, et placé dans des conditions identiques à celles du Congo-Brazzaville : calcaires dolomitiques et sables recouvrant le socle métamorphique.

la pression naturelle sera devenue insuffisante. Une seconde partie est constituée par du gaz associé qui, après séparation, est brûlé à l'extrémité de plusieurs torchères. Il s'agit d'un gaz à très haut pouvoir calorifique, qui serait susceptible d'une utilisation directe. Des études ont été faites à ce sujet. Elles ont démontré que le gaz pourrait en particulier remplacer le fuel qui alimente la centrale électrique de Pointe-Noire. Même si le coût de l'électricité, au niveau du consommateur, ne devait pas en être abaissé, les effets économiques secondaires seraient bénéfiques : diminution des importations de produits pétroliers, et construction d'un réseau d'amenée, entre Pointe-Indienne et Pointe-Noire. Il est vrai que les perspectives d'un épuisement à moyen terme (quinze ans) ne militent pas en faveur de cette reconversion, si elle ne devait pas être définitive. Le gaz de Pointe-Indienne risque donc de continuer à brûler au sommet des torchères, sans profit pour personne.

3. La cassitérite et les minerais associés.

Le bassin de la Ngongo, dont la cartographie est encore à faire aujourd'hui, constitue la partie la plus septentrionale de la façade maritime. C'est une région d'accès difficile, pratiquement inhabitée, dont le réseau fluvial aboutit au complexe lacustre de Conkouati. La présence d'or dans les alluvions des rivières avait provoqué l'ouverture de divers chantiers à partir de 1947 : la « mine » de Zao Pendi fonctionna irrégulièrement jusqu'en 1955, produisant une quarantaine de kilogrammes de métal avant sa fermeture définitive. Les teneurs étaient parfois élevées — jusqu'à 84 g au mètre cube — mais très irrégulières, et les flats de petites dimensions entraînaient des déplacements fréquents du matériel. Cependant, les plus gros obstacles à un fonctionnement normal de l'entreprise étaient d'un autre ordre : isolement du permis d'une part, absence de main-d'œuvre de l'autre. Pour atteindre le campement, deux voies d'accès seulement existaient : ou bien par la route de Madingo-Kayes à Kola, au terminus de laquelle il restait à faire 75 km à pied en direction du nord-ouest sur la vieille piste traditionnelle des Loumbou ; ou bien par la route côtière de Conkouati : mais il fallait remonter ensuite la Ngongo en pirogue pendant deux jours et demi. Quand au problème de main-d'œuvre, il se posait à la fois au niveau du recrutement (les hommes devaient être engagés dans des villages très éloignés et peu importants), et au niveau de leur ravitaillement, qu'il fallait faire venir presque entièrement d'ailleurs. La situation explique assez qu'en dépit de réserves connues non négligeables (malheureusement « écrémées » par l'exploitation clandestine), les chantiers avaient fini par s'arrêter.

L'examen des alluvions et la prospection rapide de diverses rivières avaient cependant décelé la présence de sables noirs et de cassitérite. Un prospecteur forestier, qui avait travaillé entre 1940 et 1950 dans les chantiers aurifères du Chaillu (Mayoko), pensa que les teneurs étaient suffisamment élevées pour justifier une exploitation du minerai d'étain. Il obtint, en 1958, plusieurs permis de 100 km², valables pour l'or, l'étain, le niobium, le tantale et le tungstène. Une mission du Service des Mines avait auparavant estimé à une centaine de tonnes les réserves exploitables, les teneurs étant en général très bonnes. C'est sous les auspices de la Société Minétain du Congo Français, que furent alors installés plusieurs chantiers, notamment sur les rivières Michel et Moufoumbi, affluents de la Ngongo. La production, de 35 t en 1958, atteignit 43 t en 1960, puis 62 t en 1962, pour retomber légèrement ensuite. En 1964, le matériel et les permis étaient rachetés par la Compagnie Minière de la Moufoumbi, qui procédait à une réorganisation, et à de nouveaux investissements.

Le bassin de la Ngongo est aujourd'hui plus facile à atteindre. La route Pointe-Noire–Mayoumba, bien qu'assez mauvaise au-delà de Conkouati, permet d'arriver à la frontière gabonaise. Une ancienne piste forestière s'enfonce alors vers le nord-est, et débouche sur une route privée établie par la Société Forestière du Gabon (SOFORGA) pour l'évacuation de ses bois, qui sont jetés à l'eau à Dindi (amont de la lagune Mbanio). L'exploitation de la C.M.M. se trouve à une quarantaine de kilomètres au sud-est, au sein des permis de la COFORGA. Elle occupe 110 salariés, encadrés par 4 Européens. Sous la direction de deux chefs de chantiers dont les cases sont isolées en pleine forêt et peu faciles à joindre, fonctionnent un certain nombre de sluices, en tous points semblables à celles qui sont utilisées pour l'or. La cassitérite se présente en effet

sous forme de gravillons plus ou moins roulés, noirs, d'un poids élevé (densité : 7) ; il en est de même pour la colombo-tantalite — minerai de niobium et de tantale —, malheureusement beaucoup moins abondante. La teneur est relativement élevée : 1 à 8 kg au mètre cube, dépassant exceptionnellement 12 kg dans certaines « poches ». Le gravier est chargé à la main dans un bac alimenté en eau ; celle-ci entraîne les éléments dans le couloir incliné, barré à intervalles réguliers par des baguettes qui arrêtent le minerai, trop lourd pour les franchir. Celui-ci, après triage, est mis dans des fûts en tôle qui sont scellés, et emportés par camion, chaque mois, à destination de Pointe-Noire, d'où ils sont dirigés vers une fonderie d'Anvers. Chaque fût pèse 800 kg, la manipulation en est difficile, et c'est l'absence d'engins de levage adéquats qui empêche l'expédition par Dindi et la lagune Mbanio, pourtant beaucoup plus proches.

La production, pour l'année 1965, s'est élevée à 60 t. La C.M.M. va s'efforcer de la porter au double ; mais cette augmentation n'est pas possible par les méthodes semi-artisanales employées jusqu'à présent : les problèmes qui avaient entravé l'exploitation de l'or se posent encore de façon identique : difficultés de ravitaillement pour le personnel (le manioc doit être acheté chaque semaine dans des villages éloignés), étroitesse des flats reconnus, présence de boulders énormes formés souvent de quartzites dont même la dynamite ne vient pas à bout, etc. Cependant, un flat plus vaste ayant été répéré le long de la Moufoumbi, la société a décidé de mécaniser partiellement les opérations. La coupe à blanc de la forêt à l'endroit choisi est entamée ; du matériel lourd est arrivé : pelle à vapeur, dumpers ; une laverie mécanique est en cours de montage : elle sera alimentée en eau par une dérivation partielle de la rivière dans un canal artificiel. Fonctionnant vers 1966, cette usine porterait la production annuelle à 120 t, et peut-être davantage. Les investissements prévus dépassent 35 millions de francs, mais cassitérite et colombo-tantalite sont des minerais chers, qui justifient cet effort financier[1].

Il serait évidemment d'un haut intérêt de repérer les roches-mères. Mais si l'on peut trouver, sur les rivières, les points à partir desquels les alluvions sont minéralisées, on ne décèle pas de terrains en place d'où la cassitérite pourrait provenir. Les géologues pensent que ces terrains, situés plus haut dans l'échelle stratigraphique, ont disparu par érosion. La cassitérite et la colombo-tantalite existent en d'autres points du Mayombe, en particulier sur la façade occidentale, au sud du Kouilou. De petites réserves ont été reconnues ici vers 1951-1952, mais les teneurs relevées paraissaient inférieures à 1 kg au mètre cube. De plus, le gisement était alors éloigné de toute voie de communication. Depuis, la route de Pointe-Noire à Sounda a traversé la région ; mais jusqu'à maintenant, aucune tentative d'exploitation ne s'est dessinée. Les chantiers de la Moufoumbi restent donc les seuls de leur genre, et forment un petit noyau d'activité qui devra, dans des conditions normales, se maintenir encore au moins une dizaine d'années.

4. La potasse : situation actuelle et perspectives d'avenir.

Avant que ne soient entrepris les sondages de recherches pétrolières, on ne soupçonnait pas la présence d'évaporites dans le sous-sol du bassin sédimentaire. Il existait pourtant quelques indices caractéristiques, comme des sources d'eau salée. Celles-ci donnent naissance, près de Poumbou, à la « mer du Mayombe », que nous avons évoquée précédemment, et dont l'eau était utilisée par les Loumbou, mais dont ils ne tiraient pas le sel par évaporation. C'est sans doute aussi à de l'eau profonde, remontant en surface à la faveur de dislocations tectoniques, que les lacs Dinga et Kobambi doivent d'être légèrement saumâtres (3 ‰). Le forage de Pointe-Indienne traversa, à partir de 500 m, une série de couches où le sel gemme alternait avec les sels de potasse sur une épaisseur totale de 790 m. Ceux de Pointe-Noire et de Kounda retrouvèrent la même série à des niveaux presque identiques, les différences constatées pouvant être attribuées à l'allure générale des couches et aux accidents qui les affectent.

Dès 1959, le BUMIFOM sollicitait un permis de recherche pour les sels de potasse et autres sels alcalins et connexes, sur 8 500 km², englobant la zone sédimentaire et une partie du Mayombe

1. En 1966, la première vaut 500 000 F la tonne ; la seconde, 1 000 000 F la tonne.

entre les frontières nord et sud de la façade maritime. Il formait bientôt, avec les Mines Domaniales de Potasse d'Alsace (M.D.P.A.) et la S.P.A.E.F., un Syndicat de Recherche des Potasses au Congo. Une campagne de sondage était alors lancée afin de déterminer l'extension du gisement, et de préciser la disposition et la nature exacte du minerai. Les résultats obtenus entraînèrent la création, en avril 1964, de la Compagnie des Potasses du Congo (C.P.C.), où entraient, outre les membres du Syndicat (le BUMIFOM étant devenu entre-temps le B.R.G.M.), le gouvernement congolais, dont l'apport consistait en terrains évalués à 350 millions de francs C.F.A. Les travaux préparatoires à la mise en exploitation allaient commencer.

A la faveur des recherches entreprises, il s'est avéré que la formation salifère, datant du Crétacé inférieur, s'étend sous presque tout le bassin, à une profondeur variable. A cette période géologique, une série de lagunes s'allongeait en bordure du Mayombe. Il s'y produisait, avec des apports d'eau douce, une sédimentation de minéraux insolubles (carbonates et sulfates), que suivait un dépôt de sel, peut-être dû à une augmentation de la température, puis, terme ultime de l'évaporation, un dépôt de sels de potasse : carnallite surtout, mais également sylvinite, et plus rarement bischoffite et tachyhydrite. De tels cycles se reproduisirent à plusieurs reprises — on en compte jusqu'à sept, désignés par les lettres A, B, C, etc. — plus ou moins complets et réguliers, tandis qu'un mouvement de subsidence assurait le maintien d'une faible épaisseur d'eau en surface. Chaque cycle se traduit ainsi par trois niveaux principaux : un plancher marneux, argileux, ou marno-dolomitique, un niveau intermédiaire de sel gemme massif, un niveau supérieur de sels potassiques et magnésiques à l'intérieur duquel s'insèrent des horizons de sel gemme. L'épaisseur totale de la série salifère est rarement inférieure à 400 m, et dépasse quelquefois 750 m. Suivant le mouvement général des terrains sédimentaires, elle est inclinée légèrement vers le sud-ouest : son toit s'enfonce ainsi de quelque 260-280 m à 600 m sous la zone côtière. Le pendage est compris presque toujours entre 5 et 15°, des accidents locaux pouvant le faire passer à 25° sur de courtes distances.

Le minerai de potasse existe sous deux formes d'inégal intérêt. La majeure partie du gisement se compose de carnallite (KCl-$MgCl$-6 H_2O), dont la teneur en K_2O est de 16-18 %. Les techniques actuelles ne permettent pas d'obtenir de façon économique, par enrichissement, un produit à prix compétitif sur le marché international, car elles exigent des réactifs coûteux. Mais il n'en est pas de même de la sylvinite (KCl), dont plusieurs couches ont une teneur allant de 22 à 40 %, peut-être la plus élevée du monde. Les plus intéressantes ont été décelées dans la région de Saint-Paul, à relativement faible profondeur, puisqu'elles se placent dans la moitié supérieure de la série, entre 300 et 400 m. Celle qui va être exploitée en ce point, dont la puissance est de 3,65 m, assurera la production pour une trentaine d'années au moins. Mais d'autres ont été répérées, au nord du Kouilou, dont les caractéristiques sont identiques et les réserves équivalentes.

La localisation du gisement de Saint-Paul comporte un certain nombre de facteurs très favorables à sa mise en exploitation : il est à faible profondeur, à proximité immédiate de la voie ferrée, et à 35 km de Pointe-Noire ; par contre, certaines conditions géologiques exigent l'utilisation de méthodes particulières fort coûteuses : les morts-terrains qu'il faut traverser pour atteindre la potasse sont presque tous aquifères, et le creusement du puits d'accès risquait d'être rendu impossible par les venues d'eau et les éboulements. Il a donc été décidé d'employer la technique du congelage, qui permet de creuser à l'abri d'un véritable anneau cylindrique de glace. Une telle opération reviendra à près de 3 milliards de francs. Les investissements nécessaires sont estimés à 25 milliards de francs au total. A l'origine, le financement devait être assuré par un prêt de la banque mondiale et par des capitaux français (M.D.P.A., B.R.G.M.) et américains (American-Potash). Mais cette dernière société a abandonné l'option qu'elle détenait jusqu'en avril 1966 ; il apparaît cependant que l'argent nécessaire sera facilement trouvé ailleurs, l'entreprise s'avérant très rentable[1].

1. On peut s'en faire une idée relative en comparant ce gisement avec celui qui est aussi en cours d'équipement dans le Saskatchewan : celui-ci est situé à 1 200 m de profondeur, à plusieurs milliers de kilomètres de la côte, et il règne en surface des conditions climatiques très dures (— 40°) ; on doit songer également à l'incidence sur le prix de revient du salaire des mineurs de fond canadiens, et de tout le personnel employé.

Les travaux préparatoires ont commencé dans le courant de l'année 1965 : débroussage, tracé des bretelles routières, raccordement à la voie ferrée, construction d'un camp provisoire, de bureaux temporaires, d'une cantine, etc. Tout un matériel amené à pied d'œuvre a permis d'amorcer le creusement du puits de 9 m de diamètre, situé un peu à l'écart du gisement, et qui servira à la fois de voie d'accès et de voie d'évacuation. Depuis le début avril, dans une trentaine de tubes disposés en couronne et plongeant jusqu'à 400 m de profondeur, circule une saumure à 18° qui refroidit lentement les terrains encaissants. Le moment venu, il faudra entamer le fonçage du puits à un rythme soigneusement calculé pour que la progression ne soit pas gagnée de vitesse par celle du gel : un terrain « gelé à cœur » devient plus difficile à creuser que du béton. L'opération sera terminée en octobre 1967. Tandis que se poursuivront les travaux de surface, sera entrepris le déblaiement de vastes galeries horizontales (12 m de largeur) en direction des couches exploitables ; elles permettront le passage de camions et même d'un train. L'usine d'enrichissement du minerai par flottation entrera en service au cours de 1968, et les premiers cargos minéraliers chargés de potasse quitteront Pointe-Noire au début de janvier 1969. La production prévue est de 850 000 t de K_2O, ce qui suppose l'extraction de 2 400 000 t de sylvinite.

Cependant, il s'est avéré que le port actuel, même après les agrandissements réalisés (nouveau môle offrant des postes à quai supplémentaires), ne pouvait convenir. Son encombrement chronique, qui va être réduit quelque peu, risque de réapparaître assez vite. Mais surtout, sa profondeur est insuffisante : elle ne permet pas l'accès des minéraliers de 40 000 ou 50 000 t, qui exigent des fonds supérieurs à 12 m, et qui sont nettement plus économiques que de plus petits cargos[1]. La C.P.C. a donc décidé d'aménager, sur la Côte Sauvage, un wharf qui s'avancera jusqu'aux fonds de 15 m. Il servira de support à une bande transporteuse qui chargera directement le minerai en continu dans la cale des bateaux, technique déjà utilisée pour le manganèse dans le port. Les installations de stockage devront être importantes, car le produit est d'une conservation délicate. Le prix de revient des installations est estimé globalement à 3 milliards de francs.

Les conséquences économiques et humaines de la mise en exploitation du gisement de potasse, sont difficiles à mesurer. On ne peut qu'en dresser une liste limitée, et les apprécier qualitativement. La période de construction va tout d'abord offrir plus de 4 000 emplois, et résorber partiellement le chômage à Pointe-Noire, pendant trois ans. Après quoi, en « régime de croisière », la C.P.C. aura 1 000 à 1 200 Congolais et 200 cadres expatriés à son service. Une masse d'argent considérable va être introduite dans le circuit commercial local — entre 100 et 200 millions — et elle induira sans doute d'autres richesses. Bien que la décision reste encore à prendre, il paraît probable que la C.P.C. construira une cité pour son personnel à Saint-Paul même. Un phénomène maintenant bien connu la transformera rapidement en une agglomération de 10 000 habitants, où se côtoieront salariés, commerçants, artisans et bientôt fonctionnaires (Administration générale, P.T.T., Enseignement, etc.). Le ravitaillement de ce centre stimulera l'agriculture vivrière de la région, qui devra nourrir, au moins partiellement, ces nouveaux citadins. Il sera d'ailleurs instructif de connaître l'origine de ces derniers : viendront-ils de Pointe-Noire, toute proche et surpeuplée ? Quitteront-ils les villages, pourtant saignés par vingt ans d'exode rural intensif ? Il est impossible de répondre d'avance à ces questions, mais il est bien évident que la première solution est de très loin la seule souhaitable.

Il n'est pas exclu enfin que par un phénomène d'entraînement économique, l'exploitation des potasses ne provoque la venue d'entreprises jusque-là hésitantes, et l'investissement de capitaux nouveaux. Une industrie des engrais doit normalement naître sur place, d'autant plus que l'Amérique du Sud est l'un des marchés importants sur lesquels ils sont écoulés. Dans ces conditions, l'extraction des phosphates de Holle et de Sintou-Kola peut devenir rentable, surtout en ce qui concerne les premiers, qui se trouvent à 20 km de la potasse[2]. Peut-être alors cessera-t-on de voir

1. Le gain serait de l'ordre de 1 dollar par tonne.

2. On pense ici à l'exemple donné par la S.I.A.N. De l'entreprise, sont nés une minoterie, une fabrique d'aliment pour le bétail, et un second complexe plantation-usine qui va tripler la production. On parle à présent d'une fabrique de papier kraft utilisant la bagasse, ainsi que du bambou ; celui-ci ferait l'objet d'une plantation, etc.

chaque société assurer elle-même sa production de courant par une centrale autonome ; une politique de l'énergie pourrait être repensée, dans le cadre de laquelle la construction du barrage de Sounda retrouverait quelque chance d'être poursuivie, redonnant vigueur aux projets d'industrialisation générale de Pointe-Noire. Même si la mise en valeur du gisement de Saint-Paul n'a pas de conséquences d'une telle ampleur, elle n'en sera pas moins largement profitable à la région[1].

L'EXPLOITATION DES FORÊTS

C'est au Gabon qu'ont été exploitées en premier lieu les ressources en bois offertes par la grande forêt équatoriale. Dès la fin du XIXe siècle, un certain tonnage de grumes était exporté à destination de l'Europe : Allemagne et Angleterre furent les premiers clients, suivis un peu plus tard par la France[2]. La progression des tonnages embarqués fut assez rapide, compte tenu des moyens réduits dont disposaient alors les forestiers : 2 800 t en 1898, 14 400 t en 1904, 69 100 t en 1908, 110 000 t en 1911. L'okoumé était alors déjà prisé, surtout sa variété rose, et il était acheté 90 F la tonne sur le marché du Havre, soit 50 F le mètre cube[3]. Mais d'autres essences moins répandues faisaient l'objet de recherches actives. Parmi celles-ci, un rapport daté de 1910 cite l' « owingo » ou « ézigo » *(Pterocarpus congolensis)*, dont le bois de couleur rouge était utilisé localement pour ses propriétés tinctoriales, et qui valait 150 F la tonne ; le « moabi » *(Baionella toxisperma)* : 140 à 150 F la tonne également ; les acajous divers, dont le « bilolo », appelé également « zamenga », au bois de couleur jaune foncé, dur et résistant *(Sarcocephalus diderrichi)*, et valant jusqu'à 160 F la tonne. Ainsi prenait naissance l'activité qui devait faire bientôt la richesse du Gabon, et lui procurer pendant longtemps l'essentiel de ses ressources.

A. LES DÉBUTS DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE AU CONGO

Pendant ce temps, le capital forestier du Congo restait inemployé. Jusqu'au lendemain de la première guerre mondiale, la maison Sargos — celle qui avait une plantation sur le Kouilou et une factorerie à Loango — était à peu près la seule à tenter de commercialiser du bois. Elle recherchait en particulier une variété d'acajou, le « ndola » *(Khaya ivorensis)*, de couleur brun chocolat, assez dure, et pouvant être utilisée dans la construction navale. Mais il ne s'agissait que de quantités minimes, quelques centaines de tonnes tout au plus. Encore n'était-ce pas toujours avec beaucoup de succès, par suite de la réticence des acquéreurs éventuels.

Cette différence entre les deux territoires est aisément explicable. D'une part, au début du XXe siècle, les entreprises étaient installées au Gabon depuis plusieurs dizaines d'années, et il existait des courants commerciaux entre producteurs et importateurs, ce qui n'était pas le cas sur les côtes méridionales. D'autre part, la forêt congolaise ne se trouvait pas à proximité immédiate de l'Océan : sauf dans les bassins de la Noumbi et sur la rive gauche de la Loémé, il fallait parcourir 40 à 50 km depuis la côte, pour rencontrer des blocs forestiers de quelque importance. Ceci posait des problèmes d'évacuation qui, à l'époque, ne pouvaient guère être résolus que par le flottage des grumes, opération qui n'est pas toujours réalisable. Enfin, il faut rappeler que la demande portait alors surtout sur l'okoumé, et que cette essence se rencontre seulement dans la zone septentrionale du Kouilou.

Cependant, les autorités responsables — en particulier le Service des Eaux et Forêts — se souciaient de mettre en valeur une richesse mal connue, mais indiscutable. A partir de 1918-1920,

1. Une industrie utilisant le sel comme matière première peut également s'implanter. La concentration en potasse de la sylvinite extraite en éliminera à elle seule plus de 4 000 t par jour.

2. Cf. G. LASSERRE, « Okoumés et chantiers forestiers du Gabon », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, t. VIII, 1955, p. 119-160.

3. Il s'agit de francs métropolitains de 1910 (1 m³ d'okoumé = 0,6 t).

Ph. 33. — *Plantation familiale de caféiers et de cacaoyers.*

Caféiers et cacaoyers se mêlent dans cette plantation assez bien entretenue, qui appartient au chef de village.

Ph. 34. — *Bananeraie familiale dans le Mayombe.*

Les difficultés de la commercialisation ont entraîné beaucoup de négligence de la part des planteurs ; la plantation est envahie par les herbes.

Ph. 35. — *Orpailleur au travail, à Dimonika.*

Ils sont encore quelques dizaines de « panneurs » d'or, lavant les graviers à la battée ou au long-tom ; mais les teneurs sont faibles et le revenu monétaire est maigre, sauf découverte exceptionnelle d'une grosse pépite.

Ph. 36. — *Exploitation de la cassitérite, à la « mine » de la Moufoumbi.*

La technique est la même que dans les exploitations aurifères. Très lourde, la cassitérite est retenue par les baguettes transversales dans la table de lavage, tandis que l'eau entraîne sables et graviers.

Ph. 37. — *Layon forestier pour le débardage des grumes.*

Un tracteur à chenilles est passé, traînant une bille dans un layon sommairement défriché à la matchette. L'état du sol en indique le caractère boueux, sous le manteau de débris végétaux.

Ph. 38. — *Parc à bois, dans un chantier de l'entreprise Robin.*

C'est ici que les billes, amenées par le tracteur, sont tronçonnées aux dimensions « commerciales », cubées, notées sur les carnets de chantier, avant d'être chargées sur les camions-grumiers.

les perspectives de construction du chemin de fer entre Brazzaville et la côte laissaient entrevoir des possibilités d'évacuation, grâce au transport des billes par wagons. Il importait donc de savoir quelles étaient les essences les plus répandues dans le Mayombe, et les réserves dont on pouvait ainsi disposer. En 1919, le commandant Sargos avait été chargé d'une mission de reconnaissance et il avait publié un compte rendu intitulé « La forêt du Kouilou ». Malheureusement, l'auteur n'avait pas de formation particulière en matière de botanique, et connaissait assez peu la région, où il revenait après dix-neuf ans d'absence. Il fallut attendre 1929 pour qu'une prospection systématique, portant sur 10 000 ha, soit entreprise par un spécialiste.

L'ingénieur des Eaux et Forêts qui en fut chargé suivit un itinéraire ouest-est qui le mena de Holle à Dolisie. Une équipe de manœuvres taillait des layons réguliers, perpendiculaires au tracé général, et permettant le comptage des principales essences. Le rapport de fin d'enquête donna la liste des espèces rencontrées, avec leur fréquence, et conclut à la très grande dissémination des arbres intéressants. On ne rencontrait quelques peuplements plus denses que de place en place, et surtout de limbas *(Terminalia superba)*. Le caractère très accidenté du terrain rendait difficile l'évacuation des grumes, et l'auteur proposait de construire des sections de voies Decauville, ou même d'utiliser le transport par câbles aériens, pour amener les billes près de la voie ferrée. Dans la partie méridionale de la zone étudiée, il indiquait les possibilités de flottage offertes par la Loémé. Enfin, il considérait comme indispensable de prévenir l'épuisement des réserves, en aménageant et reboisant la forêt après exploitation[1].

Cependant, ce dernier souci s'était déjà manifesté quelques années auparavant, et s'était traduit par la création d'un « Jardin d'Essai » à Boukou-Nsitou, en 1927. Il était situé sur la rive droite de la Loukénéné, quelque 2 km en amont de son confluent avec la Loémé, et l'on y accédait assez difficilement à partir de Bilinga (station sur la voie ferrée, au Km 72 de Pointe-Noire). Après défrichage de la forêt, un certain nombre d'essences avaient été plantées (limbas, acajous, fromagers) afin d'observer leur comportement, et de choisir celles qui se montreraient les plus intéressantes à multiplier. Les essais portaient également sur le parasolier (*Musanga smithii*, plus connu sous le nom vernaculaire de combo-combo), arbre à croissance très rapide et pouvant être utilisé par l'industrie papetière. Les essais, menés sur 5 ha, étaient limités par la faiblesse des dotations en crédits et personnel : si les spécialistes, avertis des problèmes, se préoccupaient de l'avenir forestier, l'administration générale comprenait mal la nécessité de cultiver des arbres au milieu de la forêt, afin d'assurer la pérennité d'une exploitation qui n'était qu'à peine entamée ; les demandes d'argent et de matériel n'étaient donc accueillies qu'avec réticence, et ne recevaient que partiellement satisfaction, ce dont se plaignaient respectueusement, mais fermement, les intéressés, dans leur correspondance avec les hautes autorités de la colonie. Ils ne durent pas avoir beaucoup de succès, car dix ans plus tard, la station de Boukou-Nsitou était à peu près abandonnée.

Il n'en allait guère mieux pour le Jardin d'Essai de Pointe-Noire, créé en 1926, et qui avait dû changer d'emplacement à diverses reprises. On y essayait surtout des essences susceptibles d'être mises en place le long des rues de la ville, ou capables de survivre sur les sols sableux et secs de la zone côtière : eucalyptus, acacias, badamiers, cerisiers de Cayenne, et même pins laricio importés de Corse. Si certaines d'entre elles végétèrent péniblement, d'autres, comme les eucalyptus, devaient plus tard être employées systématiquement pour le reboisement en savane. On envisagea un moment de replanter sur une grande échelle un acacia dont l'écorce est très riche en tanin *(Acacia decurrens)*, afin de doter le pays d'un produit d'exportation nouveau. Il faudra cependant attendre plusieurs années après la seconde guerre mondiale, pour que soit reprise sérieusement l'expérience de Boukou-Nsitou ; mais l'exploitation des forêts du Kouilou était alors largement commencée.

La Société de Construction des Batignolles, principal adjudicataire des travaux de la voie ferrée, avait obtenu l'autorisation de couper des arbres sur une profondeur de 200 m de part et d'autre du tracé, pour les besoins du service (bois d'œuvre, coffrages, échafaudages, etc.). Cette

1. LELOUP, *Rapport de prospection dans le Mayombe*, Manuscrit, Pointe-Noire, 1929. L'itinéraire suivi passait en général un peu au nord du tracé du C.F.C.O. Il ne fournissait malheureusement aucun renseignement sur la forêt dans la zone du fleuve, ni sur la rive droite du Kouilou.

limite était portée à 4 km autour des gares, l'ensemble correspondant à un permis de 35 000 ha environ. Mais les Eaux et Forêts accordaient aussi à des particuliers des permis de coupe, pour la fourniture de bois de chauffe destiné aux locomotives. Les permissionnaires s'entendaient la plupart du temps avec les habitants des villages, et c'était l'occasion d'affaires assez fructueuses ; en 1938, le stère était payé 3 F aux producteurs, et revendu 7 F au C.F.C.O. Entre Dolisie et Pointe-Noire, il fallait entre 25 000 et 35 000 stères par an, correspondant donc à un chiffre d'affaires de 1 million et demi à 2 millions de francs pour les revendeurs, telle la Société Africaine d'Entreprises (S.A.E.). Ce système n'était pas sans inconvénients : ne disposant que d'un outillage très léger, comme matchettes et hachettes, les indigènes ne coupaient que certains arbres — les bois tendres et les petits diamètres — compromettant ainsi les chances de renouvellement de la forêt. Dans un rapport daté de 1936, un fonctionnaire dénonçait cette « façon désordonnée » d'opérer, et estimait à 250 ha l'étendue ainsi « ravagée » chaque année. Il constatait aussi que, si les dégâts étaient limités dans le Mayombe même, il n'en était pas ainsi dans la région de Holle, où la forêt n'avait pas la même épaisseur : en maints endroits, elle ne repoussait plus, et la savane gagnait sur elle à la faveur des feux de brousse.

Le premier permis de coupe industrielle avait été accordé à un particulier en 1928 : 15 000 ha situés le long de la voie ferrée, près de Kougni-Ntété et Kayes-Kondé. D'autres suivirent, notamment en 1930 : 25 000 ha sur la rive droite du Kouilou, demandés par la Compagnie Industrielle du Congo, qui exploitait une petite scierie à Bas-Kouilou ; 3 000 ha sur la rive gauche de la Noumbi et près du lac Manbodo, demandés par l'Omnium Africain[1]. Entre 1930 et 1939, l'exploitation forestière se développa surtout dans la zone septentrionale du Kouilou, et ne s'intéressa guère d'abord qu'à l'okoumé. Il était abattu soit sur les permis, généralement de 2 500 ha, achetés à l'administration (entreprise Couderc, COMUELE), soit sur les propriétés acquises à la fin du XIXe siècle, et dont nous avons vu plus haut les origines (C.P.K.N., CAFRA, ex-Sargos). Cependant, quelques chantiers s'ouvrirent dans la zone du chemin de fer, lorsque les convois purent assurer les transports : en 1936, la S.A.E. obtenait un permis de coupe de 2 500 ha près de Fourastié. Dans ce cas particulier, il s'agissait surtout pour la société d'alimenter sa scierie en matière première. Enfin, il était aussi accordé quelques permis de pieds en 1936, 646 pieds en 1937. Ce dernier système permettait surtout de faire travailler quelques artisans africains, qui fabriquaient des planches pour les besoins de la construction.

L'évacuation des grumes vers la côte n'était pas facile. Dans certaines entreprises, elles étaient encore halées à main d'homme jusqu'à la voie d'eau la plus proche (cas de la CAFRA jusqu'en 1937). Dans d'autres, les camions grumiers Ford ou Chevrolet étaient déjà entrés en service : ils permettaient l'abattage à une plus grande distance des points de mise à l'eau ; ainsi, la COMUELE coupait à 15 km de la Noumbi. Mais les particularités physiques de la côte compliquaient beaucoup le problème de l'embarquement en rade foraine. On en a pour preuve les manipulations auxquelles devait se livrer la S.F.N., par exemple. Cette société, fondée en 1935 (Société Forestière du Niari), se cantonnait sur la propriété C.P.K.N., à l'est de la lagune Conkouati. Les billes, tronçonnées mécaniquement, étaient amenées sur quelques kilomètres de bonne route (contruite par la société) jusqu'à un parc de stockage situé sur les rives de la lagune Tchimpa. Là, elles étaient chargées sur des wagonnets, et transportées en eau libre grâce à une jetée implantée sur des pieux. Assemblées en radeau, elles étaient remorquées pendant une trentaine de kilomètres dans la lagune Conkouati ; mais l'embouchure de celle-ci étant malcommode et les vagues qui s'y forment trop violentes, les radeaux accostaient en amont. A nouveau, intervenait un réseau Decauville, qui faisait franchir aux grumes les 400 m de largeur de la flèche de sable. Alignées sur la côte, il fallait encore les réunir en radeaux, traînés ensuite vers le cargo chargeur. Par contre, la CAFRA possédait à Bas-Kouilou un remorqueur suffisamment puissant pour tirer les radeaux à travers la « barre » de l'estuaire. Cette opération n'était cependant pas sans risque de pertes et elle

1. La Compagnie Industrielle du Congo, fondée en 1929, avait son siège à Bas-Kouilou. Elle se proposait d'effectuer « toutes exploitations forestières et agricoles, toutes opérations industrielles et commerciales, entreprises de Travaux publics, etc. ». Elle était liée à l'Omnium Africain, d'origine nantaise.

l'est encore si l'on en croit les centaines de billes échouées et à demi enfouies dans le sable de la plage.

Ces années précédant la guerre allaient être marquées par un fait gros de conséquences pour l'avenir : l'engouement subit pour le limba, ou « noyer du Mayombe » *(Terminalia superba)*, bois de déroulage comme l'okoumé. En 1937, la demande se fit soudain plus forte, et c'est à ce changement qu'il faut attribuer l'augmentation brusque des exportations de bois divers, jusque-là stagnante ou irrégulière, comme en témoignent les chiffres ci-après :

Exportations de bois divers par le Congo et le Gabon

1925	9 800 t	1929	6 800 t	1933	21 500 t
1926	12 000 t	1930	14 700 t	1934	18 500 t
1927	12 000 t	1931	14 800 t	1935	18 400 t
1928	7 900 t	1932	14 200 t	1936	12 500 t
				*1937	*25 500 t*

Pour la région du Kouilou, cela signifiait que la zone forestière située sur la rive gauche, domaine presque exclusif du limba, allait pouvoir être exploitée intensivement. Dès 1937, le limba entrait pour 44,6 % dans les exportations congolaises de bois, contre 51,3 % à l'okoumé (10 000 t et 11 500 t respectivement). La guerre de 1939-1945, en isolant partiellement le territoire de ses débouchés européens, allait modifier pour un temps l'activité des entreprises forestières.

B. L'ACTIVITÉ FORESTIÈRE A PARTIR DE 1939

A partir de 1939, la situation de guerre causa de sérieuses difficultés aux entreprises forestières et aux industries du bois. La production de l'okoumé fut la première touchée : pour des raisons évidentes de sécurité (crainte de torpillage pendant le stationnement), les cargos se virent interdire le chargement des billes en rade foraine ; or, l'okoumé arrivait sur la côte à Bas-Kouilou ou près de Conkouati, et il n'était pas possible de tirer les radeaux jusqu'à Pointe-Noire. Les débouchés ouverts à cette essence se réduisirent donc au marché local, sous forme de sciages. Assez curieusement, on estimait d'ailleurs que les réserves avaient été largement entamées au cours des dix années précédentes, et qu'il ne restait que peu d'arbres à couper en dehors des propriétés comme celle de la S.C.K.N. (ex-C.P.K.N.) et des périmètres érigés en réserves. Pour expliquer cette erreur grossière — on devait abattre des okoumés dans le Kouilou pendant plus de vingt-cinq ans encore — il faut se rappeler que les moyens employés alors ne permettaient guère de s'éloigner des voies d'eau ou du chemin de fer ; les progrès de la technique allaient permettre plus tard de pénétrer très avant dans les massifs boisés, et d'accéder ainsi à de nouvelles réserves. En fait, il existait encore de larges zones non prospectées, et l'on ne tenait pas compte non plus des arbres qui se trouvaient dans les forêts-galeries, en région de savane.

Mais le limba et les bois divers subissaient également le contrecoup de la situation. Dans la zone des lacs du Kouilou, les chantiers durent fermer. Sur la rive droite du fleuve, de petites quantités de billes furent encore amenées jusqu'à la scierie de Kakamoèka, qui travaillait pour le marché intérieur ; elle appartenait alors à la Société Industrielle, Commerciale, Agricole et Forestière (S.I.C.A.F.). Par contre, les lots situés non loin de Fourastié, assez riches en limbas, continuèrent à être exploités ; les billes étaient expédiées à deux scieries, celle de la Société Industrielle des Bois (S.I.D.B.) et celle de la Société Africaine d'Entreprises (S.A.E.), qui livraient à l'exportation, via Pointe-Noire. On s'inquiétait cependant déjà de la raréfaction des arbres ; on prévoyait qu'après cinq ans environ, il faudrait s'enfoncer davantage à l'intérieur du Mayombe dont seule la bordure occidentale avait été jusqu'à présent exploitée. Mais il fallait en conséquence s'attendre à une augmentation des prix de revient par allongement des distances de transport ; l'évacuation allait aussi être rendue plus difficile (topographie très tourmentée). Afin de retarder ce moment, et pour assurer une meilleure rentabilité des investissements, la plupart des entreprises commençaient à s'intéresser aux essences secondaires telles que l'iroko, ou kambala *(Chlorophora excelsa)*, le

niové *(Staudtia stipitata)* ou le moabi *(Baionella toxisperma)*. Mais leurs débouchés restaient encore réduits.

En fait, tout le secteur économique rattaché à l'exploitation forestière se trouvait en demi-sommeil. En 1943, les exportations ne se montèrent qu'à 6 600 m³ de grumes. Certains exploitants ne survivaient que grâce à des subventions officielles ; les autres alimentaient les scieries, dans la mesure où celles-ci pouvaient encore placer leur production ; l'Afrique du Sud était la meilleure cliente. Cependant, dès 1944, les perspectives d'avenir s'éclaircirent. Sans être grand prophète, on pouvait prévoir qu'après la guerre, la reconstruction des régions dévastées, le retour à une économie de paix, allaient provoquer une forte demande sur les marchés du bois. C'est ainsi qu'on vit déposer rapidement de nombreuses demandes de permis, projeter ou même commencer le montage de nouvelles scieries, notamment près de Mvouti et de Fourastié. Mais les premières années de l'après-guerre devaient entraîner d'autres modifications : c'est à partir de ce moment-là que les entreprises les plus importantes commencèrent de prendre leur aspect « industriel », avec l'utilisation d'engins puissants rachetés aux surplus militaires, ou directement importés des États-Unis, uniques fournisseurs possibles : tracteurs à chenilles, bulldozers, grumiers semi-remorques, etc. Seule, la rareté de l'essence en freina l'emploi jusqu'en 1948-1949. Lorsque le ravitaillement en carburant redevint normal, la production de bois dans le Kouilou prit un essor impressionnant.

Pendant les dix années qui suivirent la guerre, la façade maritime joua un rôle de premier plan dans le domaine de l'exploitation forestière. Il n'existe pas de statistiques complètes antérieures à 1947, date à laquelle la production du Kouilou atteignait 48 000 m³ de bois en grumes. L'année 1948 vit se développer beaucoup cette activité : les surfaces affermées passèrent de 78 000 ha à 114 000 ha, et le nombre des exploitants crût de 11 à 17. Or, dans tout le Congo, on ne comptait encore que 22 exploitants, travaillant sur 132 500 ha. A l'abattage des essences commerciales, il convenait d'ajouter également celui des arbres transformés en bois de chauffe, qui faisait aussi l'objet de permis ; ces derniers étaient demandés surtout par des Congolais, qui fournissaient à la fois les citadins et le C.F.C.O. : les besoins annuels s'élevaient à 80 000 stères environ[1].

Jusqu'en 1951, l'activité des chantiers forestiers du Kouilou fut en progression constante. Elle répondait à une forte demande locale : on construisait alors beaucoup à Brazzaville, à Pointe-Noire et dans les chefs-lieux de brousse. Les scieries absorbaient donc sans peine la production (17 500 m³ de bois ouvrés en 1948, 23 000 m³ en 1951), et l'on devait même importer des sciages d'Oubangui-Chari. A l'exportation, étaient réservés les okoumés, les plus belles billes de bois divers, et les sciages de qualité. Cependant, les marchés extérieurs s'ouvraient de plus en plus, et deux faits de grande importance se produisirent : la réapparition de l'Allemagne comme acheteur de limba en 1950, et l'intérêt manifesté soudain pour le tchitola *(Oxystigma oxyphyllum)*, arbre au bois assez léger (d = 0,6 à 0,7) et propre au déroulage. Son exploitation avait commencé au Cabinda, et il était évacué par Pointe-Noire, presque exclusivement vers l'Afrique du Sud. Ces besoins nouveaux stimulant la production, firent passer les exportations de bois en grumes de 8 900 m³ en 1947 à 33 000 m³ en 1951. A ce moment-là, les volumes évacués des permis atteignaient 90 000 m³.

Au cours de cette même période, l'implantation des entreprises s'était modifiée. Jusqu'en 1947-1948, les permis avaient été demandés surtout entre Holle et Fourastié, c'est-à-dire le long de la voie ferrée, à une distance de Pointe-Noire qui n'excédait guère 80 km. Peu à peu, il fallut pénétrer dans le Mayombe, gagner la région de Les Saras et celle de Mvouti (permis de la SOFORMA). Le massif du Mont Bamba, érigé en réserve, fut épargné. Par contre, la présence de limbas et de tchitolas en assez grand nombre sur la rive gauche de la Loémé, poussa les chantiers à s'ouvrir plus loin en direction du sud. Bientôt, toute la zone comprise entre la voie ferrée et la frontière du Cabinda fut occupée. Mais en même temps, les hauts prix atteints par l'okoumé (7 200 F la tonne F.O.B. en 1949) incitaient les sociétés forestières à exploiter la rive droite du Kouilou,

1. Au même moment, les postes à bois situés le long du Congo et de l'Oubangui, qui alimentaient les bateaux des lignes régulières, produisaient 260 000 stères par an. On en comptait 75, qui occupaient 1 600 travailleurs permanents.

et singulièrement la propriété S.C.K.N. qui couvrait encore 160 000 ha. Mais il se posait là de difficiles problèmes d'évacuation, et la Société Forestière du Niari, qui en avait obtenu le fermage, n'était encore installée que dans la partie nord-ouest, la plus proche de la côte atlantique.

Les entreprises étaient de dimensions modestes. On pouvait en distinguer deux types principaux : des sociétés disposant de capitaux importants, liant souvent l'abattage et le sciage, et des particuliers aux moyens limités. Chacune des premières produisait entre 4 000 et 9 000 m³ par an en 1948, entre 5 000 et 15 000 m³ par an quatre années plus tard. C'était le cas de la Société Industrielle des Bois, de la Société Afrique et Congo, de l'Omnium Industriel et Commercial, de la Société Forestière du Mayombe ou SOFORMA, de la S.F.N., de la Société Industrielle et Fores-

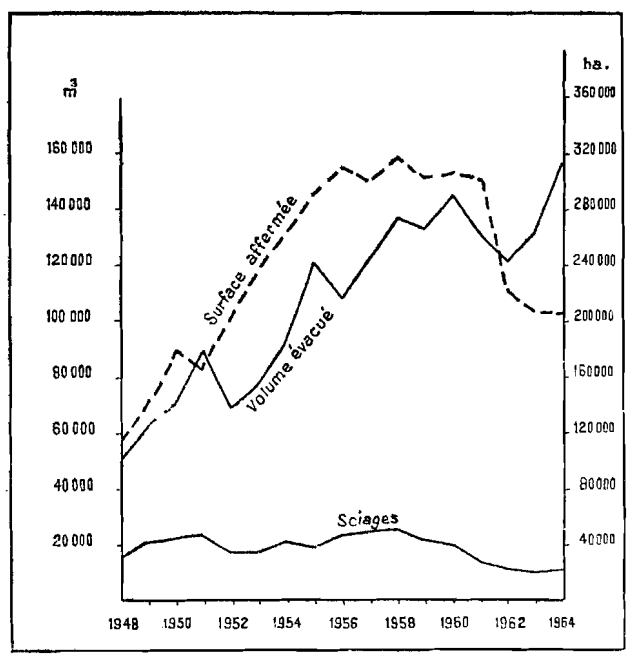


FIG. 83. — Volume de bois en grumes évacués des permis dans le Kouilou, depuis 1948.

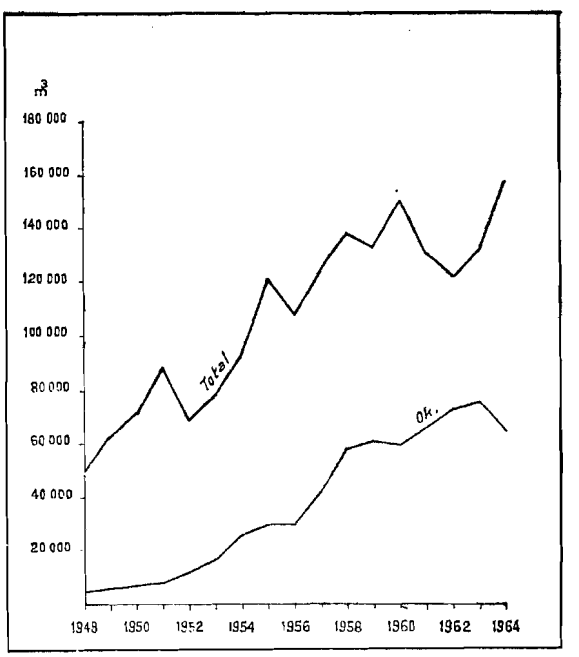


FIG. 84. — La production de bois dans le Kouilou, depuis 1948.

tière, etc. Les seconds travaillaient avec de faibles moyens, se contentant de produire quelques centaines de mètres cubes par an, 1 500 à 2 000 m³ pour les plus actifs. Les facilités d'écoulement permettaient à des entreprises marginales de subsister, encore que certaines « disparitions » aient été enregistrées au fil des années.

Les producteurs du Gabon et du Moyen-Congo avaient, vers la fin de la guerre, créé un organe de type coopératif, alimenté par les redevances que chacun d'eux versait : la Coopérative des Bois Équatoriaux, devenue plus tard l'Office des Bois de l'A.E.F., puis l'Office des Bois d'Afrique Équatoriale. Cet office contrôlait étroitement la commercialisation de toutes les essences mais était destiné également à financer en partie l'équipement des entreprises, à grouper les demandes de matériel, etc. L'euphorie des années d'après-guerre fit paraître son rôle trop pesant à beaucoup, et dès 1948, il abandonna son monopole sur les bois débités et les bois divers, ne conservant que celui de l'okoumé. Pour des raisons identiques, et misant sur une expansion permanente des marchés extérieurs, nombre de responsables s'engagèrent un peu légèrement dans des dépenses considérables, empruntant de fortes sommes, et gérant leurs affaires avec beaucoup de détachement. Ils prirent volontiers ce que les rapports officiels appellent « des habitudes de facilité »... Le réveil fut brutal, lorsque éclata la crise de 1952.

La crise fut provoquée par la fermeture soudaine du marché anglais. La chute des cours,

la mévente des stocks de bois, eurent des conséquences graves dans le Kouilou, d'où sortaient toujours 80 % du bois congolais. Au début de l'année, on comptait 19 entreprises forestières ; en décembre, 4 d'entre elles étaient en faillite ou avaient déposé leur bilan, 10 avaient suspendu les travaux ou se trouvaient en situation difficile ! Le volume de bois produit tombait de 90 000 à 69 000 m³ (régression de 23 %), celui des sciages de 23 500 à 17 000 m³ (— 26 %), et celui des placages de 6 700 à 1 200 m³ (— 82 %)[1]. Des mesures sévères durent être prises : interdiction pendant deux mois d'abattre des okoumés, contingentement des exportations pendant les quatre mois suivants. Le dernier trimestre était marqué par une timide reprise, qui se confirmait lentement en 1953. Le retour à une situation normale devait durer toute l'année, et c'est seulement en 1954 que la production, avec 93 000 m³, retrouvait son niveau antérieur. La crise avait eu du moins un avantage : en éliminant les entreprises les plus faibles ou les plus mal gérées, elle avait laissé le champ libre aux autres, ou à de nouvelles sociétés reprenant les permis anciens.

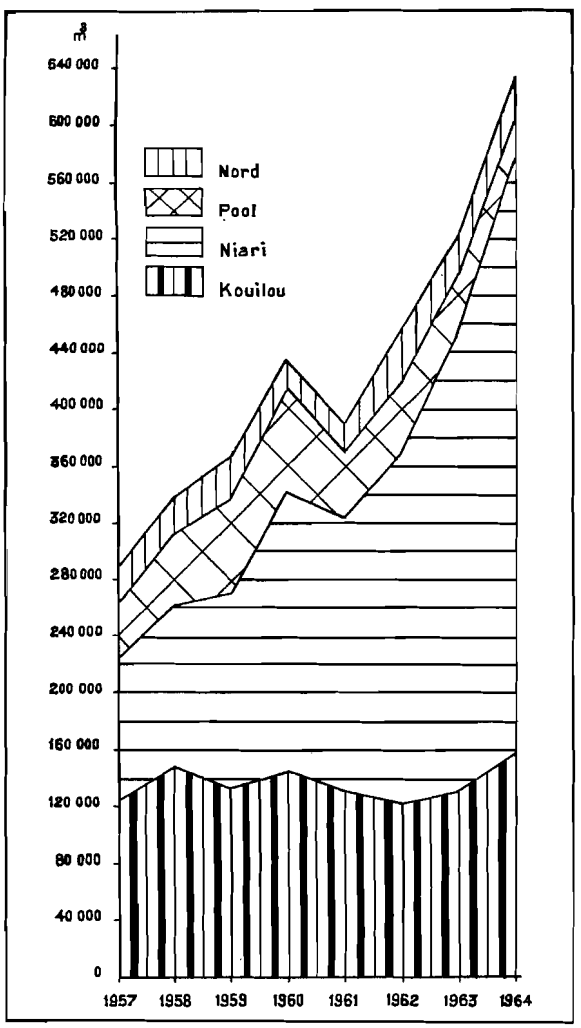


FIG. 85. — La production régionale de bois, au Congo.

Les effets de la crise dissipés, la production de bois du Kouilou suivit un mouvement général ascendant jusqu'en 1960, où elle atteignit 145 000 m³. Mais la courbe reproduite (fig. 84) montre que ce ne fut pas sans à-coups, dus à des crises heureusement moins accentuées que celle de 1952. Elles ne frappèrent d'ailleurs pas également tous les producteurs, l'okoumé se trouvant en général épargné : en 1956, en 1959-1960, l'abattage des okoumés ne connut guère qu'un ralentissement, tandis que celui du limba rétrogradait sérieusement. On constate aussi que les surfaces affermées dans le Kouilou arrivèrent assez tôt à leur plafond : dès 1956, les retours au Domaine compensèrent la vente des nouveaux permis. En 1960 enfin, commença une nouvelle phase économique ; elle se traduisit par un fléchissement accentué de la production, celle-ci n'ayant repris fortement, mais temporairement, qu'en 1964. Cette ligne générale est l'effet d'une histoire assez mouvementée des entreprises, et d'une évolution interne compliquée : changements dans la répartition géographique des chantiers, intervention d'un type particulier de producteurs, les piétistes, disparition progressive des réserves de limba et diversification des essences recherchées.

En 1956, il était évident que la zone du chemin de fer, exploitée depuis une vingtaine d'années, n'offrait plus de ressources suffisantes en limbas. Seules, les régions frontières méridionales et les propriétés situées sur le Kouilou possédaient encore des réserves non négligeables. On pouvait également en trouver au nord-est du Mayombe, sur les confins du Niari (bassins de la Loubomo

1. La crise avait eu des effets identiques au Gabon, où la production des sciages avait régressé de 41 %, celle de l'okoumé, pourtant contrôlée par l'O.B.-A.E.F. de 20 %.

et de la Louboumou), où d'ailleurs s'ouvraient déjà des chantiers dirigés à partir de Dolisie (cf. fig. 86-87). Quant à l'okoumé, il en restait de grandes quantités entre le Kouilou et la frontière gabonaise. On vit donc plusieurs sociétés se transporter l'une après l'autre vers l'intérieur du pays, dans la dépression Niari-Nyanga en particulier, pour exploiter les galeries forestières situées à proximité de la voie ferrée ou de la route Dolisie-Gabon : la Coopérative d'Aubeville, qui travaillait sur les permis Solomiac, en 1956 ; la S.I.D.B. en 1958, la SOFORMA en 1960, la S.E.I.C. en 1961. D'autres prirent en fermage l'exploitation forestière des propriétés : la S.F.N. sur les terrains S.C.K.N., la COFORGA sur les terrains de la CAFRA, la Société des Bois de la Mondah sur les terrains Ancel. Dans les régions septentrionales, les chantiers s'enfoncèrent de plus en plus loin, ce qui allongeait les lignes d'évacuation ; heureusement, il leur était souvent possible d'utiliser le flottage.

Cette migration générale vers le nord et le nord-est, très sensible lorsqu'on compare les cartes de 1954 et de 1964, modifia peu à peu la nature de la production. L'okoumé, toujours très demandé, prit une importance croissante ; à peine ralentie par la crise de 1959-1960, sa production dépassait 75 000 m³ en 1963. Au contraire, celle du limba s'amenuisait au fil des années, rétrogradait au 2e rang en 1957, au 3e en 1960, au 7e en 1963 (4 700 m³ !). Dans ces conditions, la position du Kouilou comme producteur de bois au Congo ne pouvait que se détériorer : sa part, dans la production nationale, encore prépondérante en 1958 (43,6 %) se trouvait de plus en plus réduite par l'essor rapide des activités forestières dans le Niari, bientôt stimulées par la construction du chemin de fer COMILOG, tracé à travers la forêt du Chaillu. En 1964, le 1/4 seulement des bois abattus sortaient des forêts du Kouilou, les 2/3 venaient du Niari.

En réalité, ce recul aurait dû être plus rapide encore et plus accentué, sans l'intervention de deux phénomènes qui contribuèrent à soutenir la production. Après 1955, on vit l'intérêt de divers acheteurs se porter davantage sur des essences jusque-là négligées. Si le tchitola était exploité depuis plusieurs années, on ne s'était guère préoccupé de certains arbres, sinon pour fournir des tonnages très limités. Or, des débouchés s'ouvrirent plus largement pour le moabi *(Baionella toxisperma)*, l'iroko *(Chlorophora excelsa)*, le padouk *(Pterocarpus soyauxii)*, l'agba ou tchitola blanc *(Gossweilerodendron balsamiferum)*, le benzi *(Allanblakia klainei)*, le pao rose *(Schwartzia fistuloïdes)*, etc., tandis que croissait également la demande en acajous (sipo, sapelli, tiama, etc.). Cette tendance redonna vigueur à certaines entreprises qui envisageaient leur départ ou leur fermeture ; ainsi, en 1960, la Société Congologs ne livrait pas moins de 17 essences différentes, et le limba n'entrait déjà plus que pour 50 % dans sa production. On vit également de nouvelles affaires se créer, qui rachetaient des permis anciens considérés comme épuisés. Remettant alors en état de vieilles pistes, créant des bretelles routières, elles effectuaient un second passage afin de couper des limbas négligés la première fois, parce que trop petits ou trop isolés, mais surtout recherchant systématiquement les « divers », devenus désormais rentables.

Le second phénomène inattendu fut l'importance acquise par les piétistes. A partir de 1952-1953, ceux-ci prirent une part de plus en plus active à l'exploitation forestière. Leur production constituait 2,6 % des bois sortis en 1956, 14 % en 1959, 30 % en 1962. Leur présence est caractéristique d'une certaine forme d'économie, et traduit le désir qu'a la population locale de participer à la mise en valeur de certaines ressources. Congolais dans leur très grande majorité, ils n'ont pas l'argent nécessaire pour acheter un permis de surface. Ils se rabattent donc sur les « lots de pieds » mis en adjudication par les Eaux et Forêts. Ces lots sont constitués par des arbres plus ou moins dispersés dans des galeries forestières ou des boqueteaux isolés, mais en nombre insuffisant pour justifier une demande de permis normal. Les agents du service forestier les recensent et les marquent : il y en a ainsi plusieurs milliers chaque année (12 000 en 1960, 7 000 en 1964), offerts par adjudications trimestrielles. Leur accès est généralement facile, et le piétiste, qui n'est pas obligé de fournir un croquis de la topographie des lieux ni d'ouvrir une route de vidange, peut travailler avec des moyens réduits. Il engage quelques manœuvres qui utilisent la hache et la scie passe-partout, mais il lui faut cependant assurer l'évacuation des billes. N'ayant pas de véhicule lourd, il fait appel à des transporteurs spécialisés qui louent leurs services. Cependant, pour régler soldes et factures les piétistes sont généralement obligés de se faire avancer de

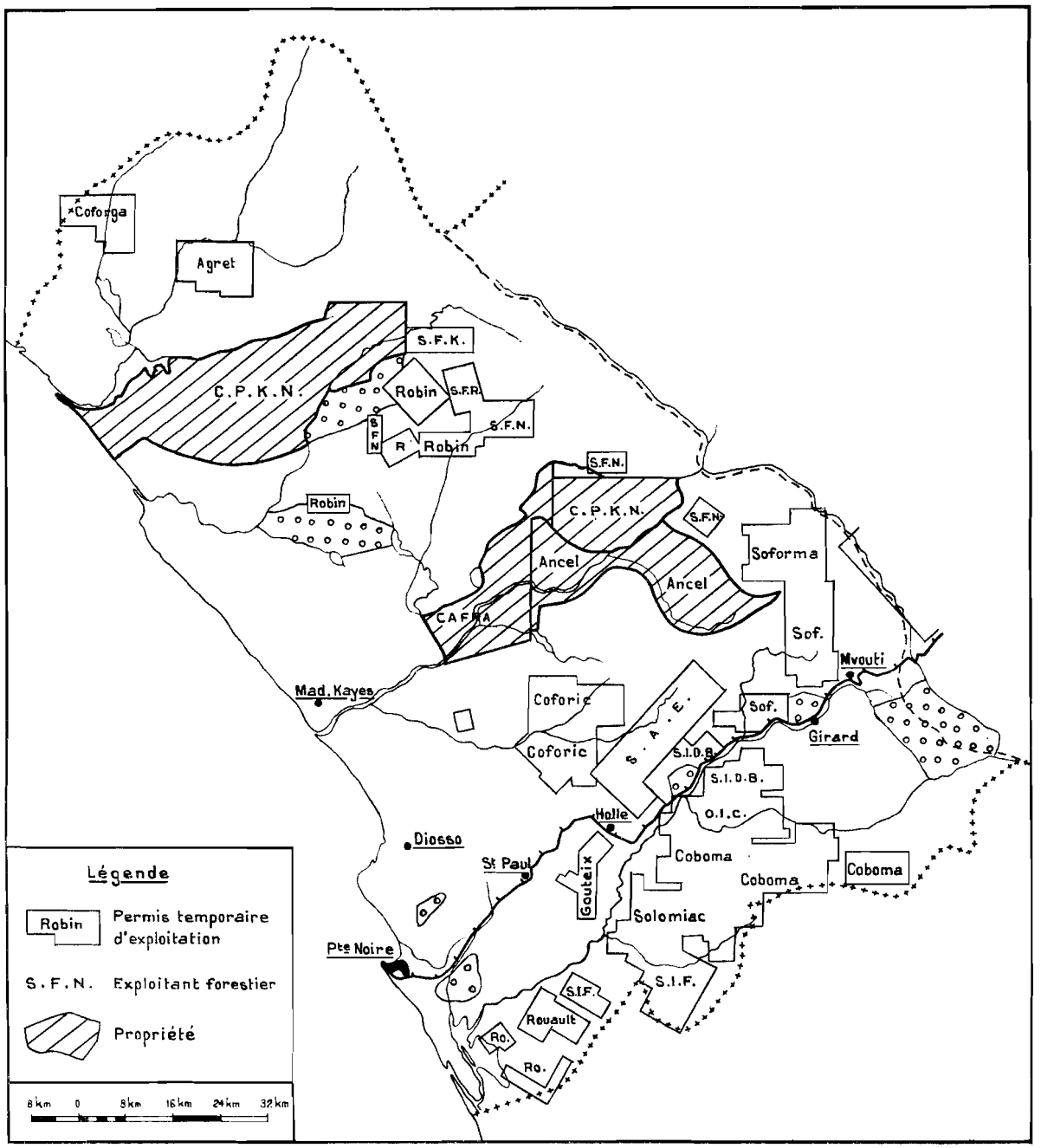


FIG. 86. — Les permis forestiers dans le Kouilou, le 23 avril 1954.

l'argent par les courtiers en bois, qui prennent une option sur la production, et la contrôlent donc indirectement.

Ce système a connu un vif succès. En 1964, il y avait dans le Kouilou une soixantaine de piétistes, qui exploitaient surtout les régions du lac Cayo, du Bas-Kouilou et de Conkouati. En fait, une douzaine d'entre eux seulement pouvaient être considérés comme sérieux, et fournissaient individuellement plus de 50 m³ par mois (58 % de la production totale des piétistes) ; une trentaine appartenait à la catégorie dite des « cueilleurs », c'est-à-dire qu'ils abattaient un arbre de temps en

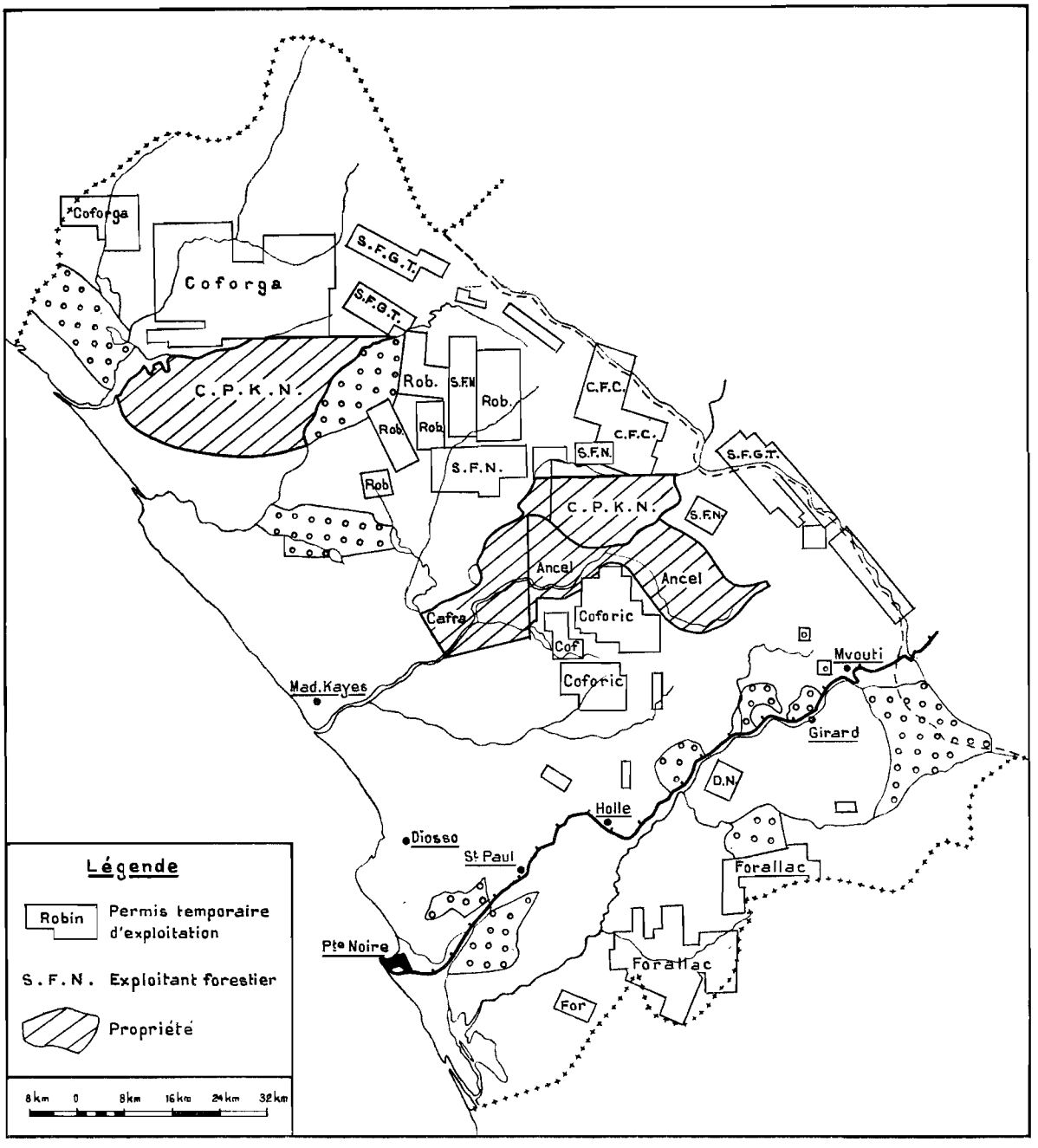


FIG. 87. — Les permis forestiers dans le Kouilou, le 31 mars 1964.

temps, vendant moins de 10 m³ par mois, et se trouvant fréquemment en conflit avec leur main-d'œuvre, irrégulièrement payée. Mais les piétistes n'ont plus dans la zone côtière que des possibilités très limitées. Aussi, quelques-uns, à l'instar des grosses exploitations, ont déjà émigré dans le Niari, où pour leur faciliter la tâche, un « couloir » leur a été réservé de part et d'autre de la voie ferrée COMILOG[1]. Malgré la fragilité apparente de leur entreprise, certains ont connu une réussite

1. Aucune entreprise européenne ne peut y acheter de permis.

enviable : ils ont pu faire l'acquisition d'un équipement mécanique, et même acheter des permis de 500, voire de 2 500 ha. Ils ont donc pris rang de producteurs notables : sur la façade maritime, en dépit d'une régression inévitable, ils ont encore participé à la production de bois dans une proportion de 13,6 % (20 000 m³ environ) en 1964.

C. LA SITUATION ACTUELLE DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE

La réduction progressive des réserves disponibles sur la façade maritime s'est traduite par celle des surfaces affermées. Après avoir passé par un maximum en 1960 (307 500 ha), celles-ci n'ont fait depuis que diminuer, par suite du retour au domaine des permis épuisés : elles ne couvrent plus aujourd'hui que 200 000 ha environ. Parallèlement, le nombre des exploitations de type classique s'est réduit à sept, dont il convient d'étudier la répartition et les activités.

Au sud-est du Kouilou, les chantiers se trouvent pratiquement tous dans des zones qui ont déjà subi un premier passage. Ceux de la Société Industrielle du Kouilou (SIKO), qui exploite les permis COFORIC et une partie des propriétés CAFRA, sont situés le long de la route de Sounda. Sur une production de 23 000 m³ en 1965, le limba n'intervient que pour moins de 2 000 m³. Les principales essences recherchées sont le tchitola (8 200 m³), le niové (5 100 m³), le douka (3 100 m³), et le moabi. Les billes sont évacuées soit vers Pointe-Noire par la route, soit vers une scierie appartenant également à la société, et qui se trouve au Km 51 de la voie ferrée. L'entreprise De Noyettes, après avoir travaillé dans la région frontière entre Banga et l'ancien Chimpézé, s'est transportée vers Fourastié et Les Saras. Deux groupes de chantiers sont ouverts, qui progressent vers l'est et le sud, et trouvent des niovés, des tchitolas, des doukas, des acajous. Le limba est naturellement assez rare (certains lieux ont été exploités autrefois par la S.I.D.B.) ; il en existe cependant dans de petites vallées qui avaient été négligées jadis, et que de nouvelles pistes d'accès permettront d'atteindre ; 13 300 m³ ont été sortis en 1965 : ils ont gagné Pointe-Noire par voie ferrée.

La société FORALAC (Forestière, Alimentaire, Agricole et Commerciale) est un cas un peu particulier ; après avoir pris la suite de la Société Industrielle et Forestière (S.I.F.), dont les permis se trouvaient sur la rive gauche de la Loémé, elle s'était trouvée en difficulté en 1957, faute d'un apport suffisant de capitaux nouveaux lui permettant de renouveler son matériel, et elle avait dû suspendre ses activités en 1961 et 1962. Rachetée en 1963 et réorganisée, elle effectuait un redressement spectaculaire, et venait prendre dès l'année suivante la première place dans la région. Son succès tenait à plusieurs causes : tout d'abord, la zone où elle se trouve n'a jamais été que partiellement exploitée, et il y restait en particulier beaucoup de tchitolas. Ensuite, les relations qu'elle entretient désormais avec certains importateurs, lui permettent de placer sur le marché portugais une essence très peu demandée ailleurs, l'agba (7 300 m³ en 1965) ; enfin, l'actuelle direction fait montre d'un dynamisme et d'un sens commercial remarquables. La production — 30 000 m³ environ — est d'abord venue à Pointe-Noire par la route qui longe la frontière du Cabinda ; des incidents graves dus à la situation politique dans cette province, ont obligé la FORALAC à emprunter d'autres itinéraires. Certaines billes descendent la Loémé par flottage, d'autres, trop denses pour cela — moabi, benzi, kossipo, niové — sont transportées jusqu'à la voie ferrée à Guéna, par camions grumiers. Sur ce dernier trajet, une scierie est en construction, qui fonctionnera dès le second semestre de 1966 ; elle permettra de valoriser certains bois, dont le transport en grumes se révèle trop onéreux.

Il n'est guère possible de prévoir le moment où l'exploitation forestière cessera d'occuper un rang important dans ces régions méridionales. Un regain d'activité risque toujours de se dessiner, avec l'évolution du marché international ; telle ou telle essence peut soudain devenir intéressante parce que demandée brusquement dans un pays importateur, et provoquer de nouvelles recherches. Par exemple, en 1965 et 1966, le safoukala *(Dacryodes spp.)*, arbre à résine combustible assez répandu dans tout le Mayombe, mais rarement commercialisé jusqu'ici, a commencé à trouver preneur plus souvent ; il est assez proche de l'okoumé, et finira peut-être par le remplacer en partie. Parfois, ce sont des progrès techniques qui offrent de nouveaux débouchés : certains bois très durs,

ou très siliceux, comme le kambala, n'ont été acceptés par les industries de sciage qu'après la mise au point du stélitage des lames[1]. Enfin, interviennent parfois des caprices du marché international : à plusieurs reprises, la demande s'est faite plus forte sur des bois de qualité inférieure, permettant aux forestiers d'écouler des billes de second ordre, qu'en période normale ils n'auraient même pas acheminées vers le lieu d'embarquement. Pourquoi des faits de ce genre ne se reproduiraient-ils pas dans l'avenir ?

Au nord-ouest du Kouilou, c'est toujours l'okoumé qui domine la production, si l'on excepte la zone riveraine du fleuve, où les essences se mêlent davantage. En particulier, sur la propriété Ancel, près de Touba, un petit exploitant trouve encore des limbas, qui sont évacués par voie d'eau (3 000 m³ sur 3 700 m³ sortis). Trois grandes entreprises privées se partagent les permis : la Compagnie Forestière du Gabon, la S.F.N., Robin ; le Service des Eaux et Forêts lui-même dirige une exploitation en régie officielle. La Compagnie Forestière du Gabon, ou COFORGA, a longtemps été installée au Gabon — d'où son nom — et ses permis sont situés dans le bassin de la Ngongo, et tout près de la frontière. Elle ne coupe presque exclusivement que des okoumés (15 200 m³), dont la densité naturelle est assez forte, puisqu'on en trouve par endroits 4 ou 5 à l'hectare. Le reste de la production est constitué surtout par des doukas, quelques sipos et ozigos. L'évacuation des billes n'est pas aisée. Sur 1/3 des chantiers, elles sont jetées à l'eau pour leur faire parcourir quelques kilomètres, au moment des crues dues aux averses ; elles sont ensuite conduites par camions grumiers sur 45 km (route ouverte en forêt par la S.F.N.) jusqu'à Dindi, petite agglomération située en territoire gabonais, sur la lagune Mbanio. A la fin de chaque mois, assemblés en radeaux de 1 000 à 1 500 t, elles gagnent Mayumba, où elles attendent leur chargement en rade foraine.

La S.F.N. est l'une des plus anciennes entreprises de la région, puisqu'elle a été fondée en 1935 ; elle fait maintenant partie du groupe Lever Broth. et entretient des liens étroits avec d'autres sociétés forestières gabonaises. Jusqu'en 1952, la S.F.N. ne s'est intéressée qu'à l'okoumé, dont elle pouvait sortir 10 000 m³ dès avant 1940. En sommeil pendant la guerre, elle reprit son activité en 1945, et finit par commercialiser aussi des bois divers. Après avoir exploité la région située au nord et à l'est de la lagune Conkouati, elle se trouve aujourd'hui entre le Kouilou et la Loundji. Ses permis se trouvent imbriqués avec ceux de l'entreprise Robin, ce qui ne va pas sans provoquer quelques difficultés de passage. Selon les lieux, la production est différente : sur les propriétés S.C.K.N., l'okoumé domine largement ; sur celles de la CAFRA, où la S.F.N. a pris un fermage, le tchitola et le douka viennent en tête ; sur les autres chantiers, plus septentrionaux, okoumé et douka se partagent la production. L'évacuation est mixte : par camions, sur une distance variable selon les saisons, puis par voie d'eau. Les essences flottables sont formées en radeaux, les autres mises sur des plates. Radeaux et plates sont traînés jusqu'à Bas-Kouilou où est fait un tri : certaines grumes reprennent la route jusqu'à Pointe-Noire (1 sur 10 environ) ; les autres franchissent la barre grâce à un remorqueur spécial, et sont chargées en rade foraine. L'opération est délicate et ne va pas sans pertes : des radeaux se disloquent et des billes partent à la dérive ; le courant côtier et le ressac conjuguent leur action pour les rejeter à la côte plus au nord : sur plusieurs kilomètres, le rivage est de ce fait encombré par des centaines de grumes à demi enfouies dans le sable, et presque toutes encore marquées au nom de l'une ou de l'autre société. En 1965, la S.F.N. a produit 17 500 m³ de bois, dont 9 100 m³ d'okoumé.

L'entreprise Robin s'est installée au nord du Kouilou en 1949. Son fondateur, forestier avant 1939 au Gabon, avait vu son affaire s'effondrer pendant sa mobilisation ; il fut ensuite prospecteur d'or, et exploita des gisements alluvionnaires ; il put se retirer avant que les chantiers aurifères ne connaissent de graves difficultés. Ses permis se situent tous entre Noumbi et Loundji, et les chantiers ont progressé avec régularité à travers le Mayombe : ils se trouvent aujourd'hui très proches du versant oriental. La production est constituée, comme pour la COFORGA, presque exclusivement par de l'okoumé (13 000 m³ sur 14 000 m³ en 1965). Les réserves ne doivent guère dépasser maintenant cinq à sept années, et seront épuisées entre 1970 et 1975. Les grumes sont

1. Cette opération consiste à déposer sur les dents un point de soudure d'un produit spécial qui en renforce la dureté dans des proportions considérables.

amenées par la route jusqu'à un point de mise à l'eau ; en saison des pluies, elles sont jetées dans le lac Kobambi, où on les attache en une longue file, l'émissaire du lac étant assez étroit ; elles arrivent ainsi dans le lac Nanga, où on les forme en radeaux, qui descendent ensuite la Loundji

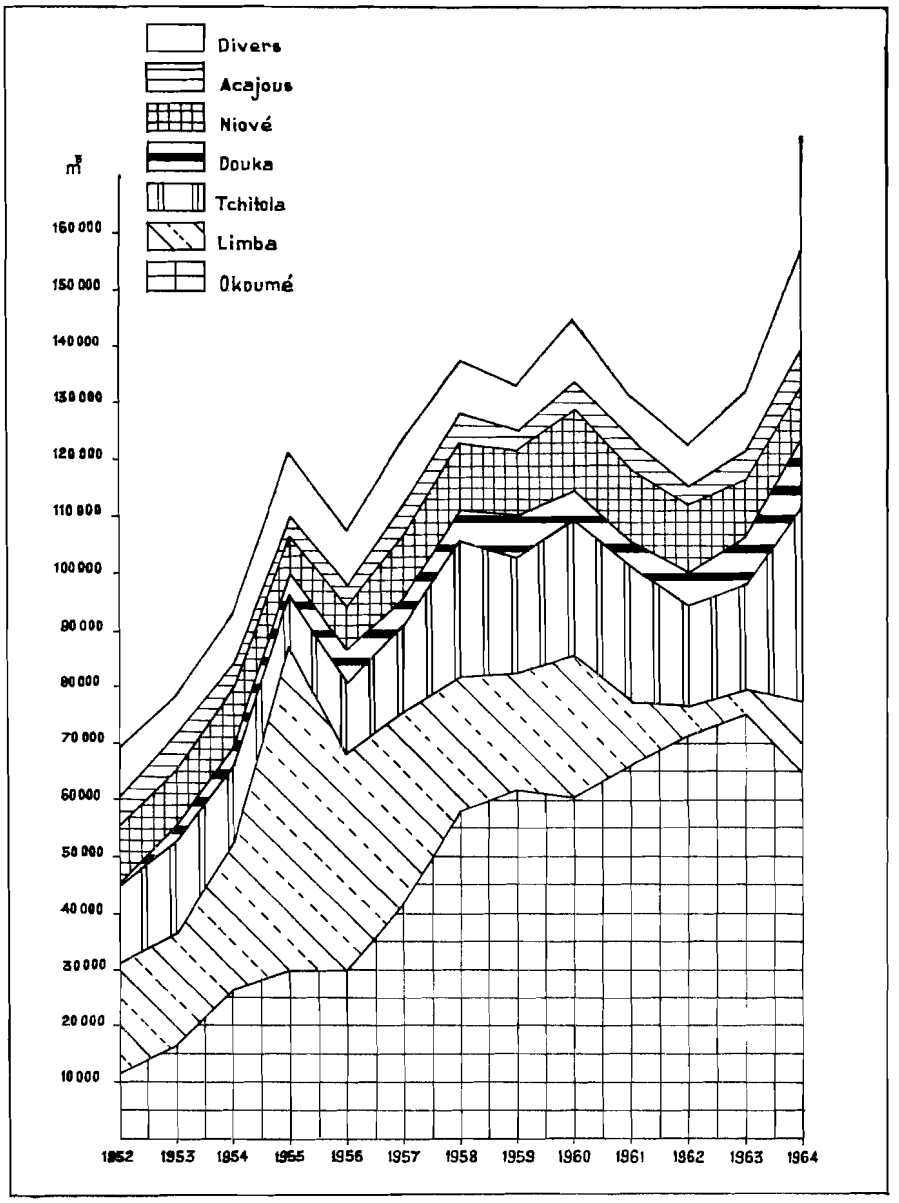


FIG. 88. — Principales essences exploitées ; évolution de la production depuis 1952.

et atteignent le Kouilou ; en saison sèche, l'insuffisance de tirant d'eau dans les rivières oblige les grumiers à faire un trajet beaucoup plus long, pour venir jusqu'à un petit tributaire du fleuve, qui conflue à une douzaine de kilomètres seulement de l'embouchure. En 1953, M. Robin avait installé à Bas-Kouilou une scierie qui n'eut jamais une grande activité, et qu'il démonta en 1957.

Quant à la régie forestière de Youbi, dirigée par les Eaux et Forêts, elle exploite simplement une zone mise en réserve de longue date, et qui contient de beaux okoumés ; 10 200 m³ ont été

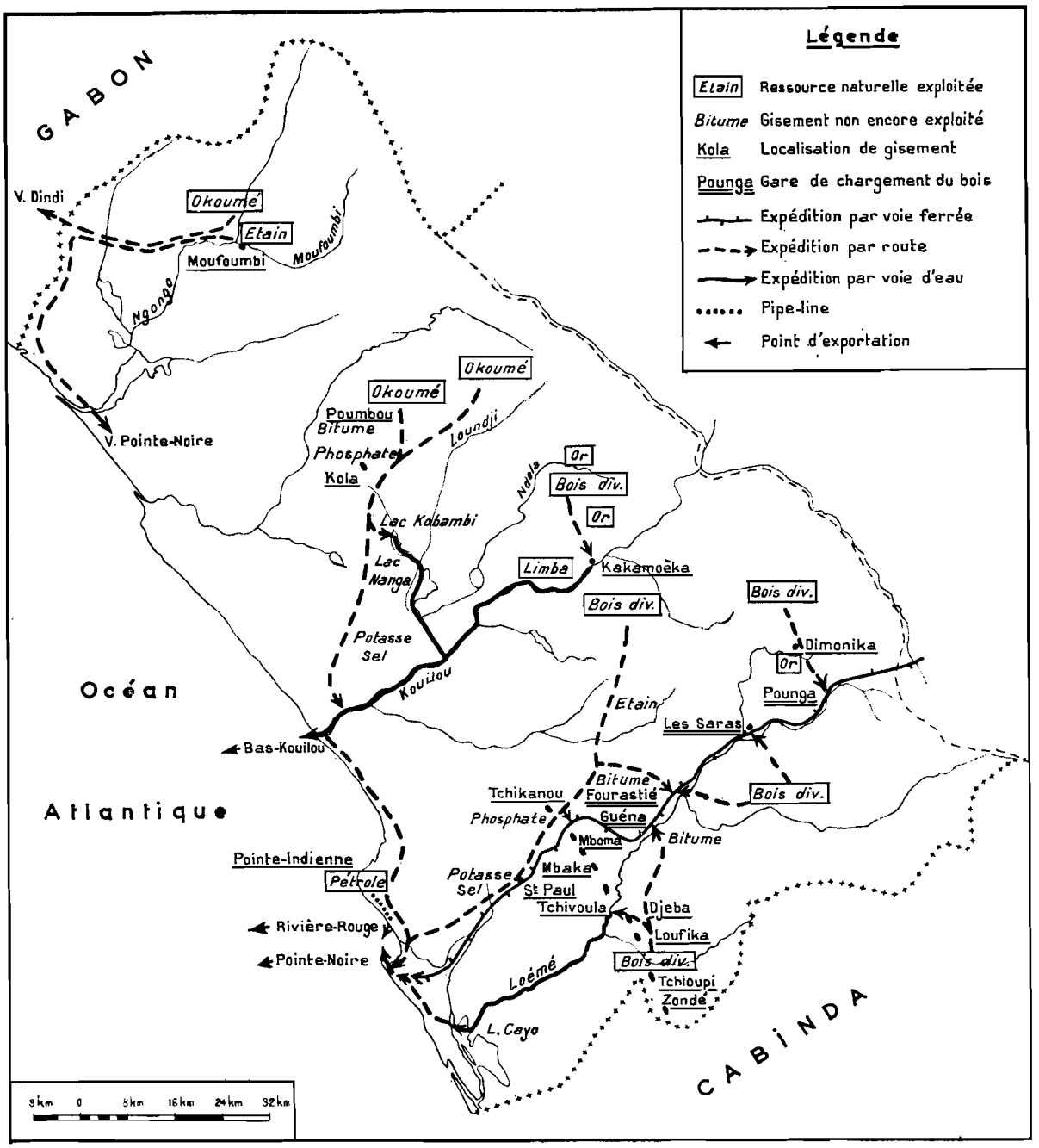


FIG. 89. — Les ressources naturelles et leurs exploitation dans le Kouilou, en 1966.

sortis en 1965, première année d'exploitation complète depuis le début des travaux. Elle ne saurait être comparée à une entreprise privée : son activité rentre dans le cadre d'une orientation économique du Congo, qui cherche à assumer directement la mise en valeur de ses ressources[1].

L'ensemble des exploitations présente un certain nombre de caractères communs, qu'il

1. On peut rapprocher la Régie Forestière de Youbi, des deux autres Régies Nationales (de la Sangha et de l'Équateur), qui, dans le Congo septentrional, exploitent des plantations de palmiers à huile rachetées à la C.F.H.B.C. en 1961 et en 1965.

est nécessaire de dégager des nuances particulières à l'une ou à l'autre. Une entreprise forestière de taille moyenne est aujourd'hui avant tout une entreprise de travaux publics. Le problème majeur est en effet celui de l'évacuation des billes de bois, soit vers la rivière, soit vers la gare, soit vers Pointe-Noire. Dans tous les cas, il faut construire une route qui s'allonge au fur et à mesure que les chantiers s'enfoncent dans la forêt.

En savane, les difficultés sont minimes : il suffit souvent d'un engin de type bulldozer ou niveleuse, pour dégager la surface de roulement en rejetant la terre de part et d'autre, et pour creuser des saignées latérales assurant un écoulement suffisant des eaux de pluie. Des embranchements de longueur réduite rejoignent des deux côtés les galeries forestières où sont coupés les arbres. Mais dès que la topographie devient plus mouvementée, et que la savane cède le pas à la forêt, l'établissement d'une route est un travail considérable, exigeant un matériel puissant et complexe. Le tracé doit tenir compte à la fois des conditions morphologiques de la zone traversée, de la localisation des essences commerciales et de l'utilisation future de la voie : les courbes et les pentes sont à calculer de façon à ce que les camions puissent y circuler à pleine charge sans trop de difficultés. Il faut souvent ouvrir des tranchées, bâtir des ponts, ou du moins élever des remblais percés de buses permettant l'écoulement des crues. Dans le Mayombe lui-même, l'argile est l'ennemi principal : le sol se détériore après quelques passages, se transforme en une boue liquide que malaxent les roues et les chenilles. On lutte contre cette dégradation en épandant des gravillons de latérite ou des galets de quartz concassés, mais la chaussée met longtemps à se stabiliser, et certaines sections restent toujours défectueuses. En fait, après une forte averse, les forestiers préfèrent arrêter la circulation, jusqu'à ce qu'une partie de l'humidité ait disparu.

En savane, dans la zone côtière, c'est le sable qui est à redouter : il s'en forme très vite une couche épaisse, dans laquelle se creusent deux profonds sillons ; le pont-moteur finit par racler ce sable qui s'entasse sous le châssis, freine et même bloque le véhicule. La seule solution est de quitter la route, et de se frayer un chemin nouveau à travers le tapis herbeux, jusqu'à ce que le phénomène se reproduise. Il en est de même lorsque, sur une pente, les eaux de ruissellement défoncent la chaussée, ouvrant de véritables fossés en pleine piste. Une partie de la main-d'œuvre, dans chaque entreprise, doit être affectée à l'entretien des routes ; pelles chargeuses et camions-bennes font partie du matériel roulant indispensable.

Ces conditions générales expliquent l'irrégularité très grande qui se dessine dans la production, dont la courbe est comme le négatif de celle des précipitations. Du 15 mai au 15 octobre, les camions roulent au maximum de leurs possibilités, et le volume des bois évacués mensuellement est, dans certains cas, le double ou le triple de ce qu'il est en période humide. Ainsi, l'entreprise installée à Fourastié sort 400 m^3 par mois en saison des pluies et 1 500 m^3 par mois en saison sèche. Malgré son équipement important en wagons plates-formes, le C.F.C.O. a beaucoup de peine à assurer la totalité des transports ; les parcs à bois du port sont engorgés.

L'exploitation forestière proprement dite offre peu de ressemblance avec celle des régions tempérées. Le premier soin d'une entreprise est de réaliser une carte approximative de son permis, et d'en faire une prospection complète. Un quadrillage plus ou moins serré le découpe en parcelles dont l'inventaire est dressé : on sait alors que dans chacune d'elles se trouve un nombre donné de chaque essence, et l'on peut ainsi, dans une certaine mesure, planifier le travail et prévoir grossièrement le volume de la production. La route principale d'évacuation progresse par à-coups à travers le permis. Lorsqu'une section nouvelle est établie, on aménage au bulldozer un « parc à bois », c'est-à-dire un espace largement dégagé pour le stockage des billes et parfois du carburant. L'abattage se fait sous le contrôle d'un contremaître africain, le « capita ». Les bûcherons partent en forêt vers les arbres repérés, et les dégagent des lianes et des buissons entourant le pied. L'angle selon lequel se fera la chute est repéré, car elle ne doit pas être laissée au hasard, et si besoin s'en fait sentir, un échafaudage est construit afin d'attaquer le tronc au-dessus des empattements et des contreforts. Un seul homme suffit en général, parfois deux ; le travail se fait encore presque partout à la cognée, la scie mécanique ne s'étant pas montrée beaucoup plus pratique à ce stade ; de plus, son transport d'un arbre à l'autre serait peu pratique (ou bien il en faudrait plusieurs travaillant simultanément en divers points). Au sol, le découpage du tronc est effectué à la scie

passe-partout, maniée par deux hommes (pied et tête sont laissés sur place), selon les indications du capita.

L'opération suivante consiste à sortir la bille, pour l'amener sur le parc à bois. Pour cela, on procède au piquetage sommaire d'un layon, qu'une équipe se charge de débrousser grossièrement ; le passage ainsi tracé se faufile entre les arbres, et c'est un tracteur à chenilles qui l'emprunte, en s'enfonçant profondément dans le sol toujours meuble et humide. Il revient en traînant la bille derrière lui, au bout d'un câble d'acier. Cette technique explique pourquoi l'exploitation forestière laisse en définitive si peu de traces derrière elle. En quelques mois, les layons ouverts dans le sous-bois sont réoccupés par la végétation, la forêt se referme. Même la route où circulent les camions ne résiste pas longtemps. Dès que l'entretien cesse d'être assuré, les pluies la dégradent, les ponts s'effondrent, les talus des tranchées s'éboulent ou glissent sur la chaussée. Au bout de deux ou trois ans il faut déjà couper arbustes et buissons pour passer. Seuls les parcs à bois ouvrent encore une trouée, mais ils finissent, eux aussi, par disparaître.

Lorsque la bille est sortie du sous-bois, il lui reste encore à subir plusieurs traitements : tout d'abord, un nouveau tronçonnage, mais cette fois à la scie portative, dont le ronflement aigu est devenu un bruit familier sur les chantiers ; il élimine les extrémités sur une longueur variable selon l'importance des fentes d'éclatement provoquées par la chute. Il permet aussi de découper la bille selon les normes imposées par le conditionnement à l'exportation (par exemple, dans certains cas, les billes ne peuvent pas dépasser 11 m de longueur). Ensuite, les sections transversales sont renforcées par des griffes métalliques en forme de S, qui empêchent les fissures restantes de s'approfondir. Enfin, la bille est martelée à la marque de l'exploitation, et reçoit un numéro.

Chaque bille doit être alors mesurée et cubée (diamètre moyen, longueur). Toutes les données sont reportées sur un « carnet de chantier », dont les Eaux et Forêts exigent et contrôlent la tenue à jour rigoureuse ; les contrevenants s'exposent à des amendes sévères. Il faut en effet pouvoir connaître à tout moment la nature et le volume des essences abattues, et vérifier qu'il ne se produit aucun gaspillage, ni aucun abus, et que l'exploitation de la forêt est bien menée de façon rationnelle. Il ne reste ensuite, si les conditions le permettent, qu'à procéder à l'évacuation.

Le chargement des billes sur les camions s'est longtemps effectué à la main : à l'aide de leviers, la grume était lentement hissée par tout un groupe d'hommes le long de bois placés obliquement pour faire office de plan incliné ; opération fort pittoresque, mais pénible, effectuée à grand renfort de cris, ahanements et encouragements rythmés dont l'Afrique Noire a le secret. Avec le progrès technique, a disparu ce que de telles manipulations pouvaient avoir de folklorique. Lorsque cela est possible, la route étant placée légèrement en contrebas du parc, un bulldozer pousse la bille avec sa pelle, directement sur la remorque ; tous les tracteurs à chenilles sont munis d'un treuil puissant, et ils peuvent également hisser le tronc jusqu'à sa place, en se mettant en retrait, par le travers du camion. Enfin, certains grumiers sont équipés d'un système de renvois de câbles, actionnés par le moteur du véhicule, qui assure lui-même la traction. Il ne restera plus enfin qu'à protéger le bois contre les attaques des insectes xylophages grâce à un traitement approprié, avant la mise à l'eau, ou au point de livraison (scierie, port, etc.).

La régularité de l'évacuation est la condition fondamentale d'une bonne marche de l'entreprise, et par conséquent de sa rentabilité. Tout doit donc lui être subordonné, car les cargos n'attendent pas. Une exploitation forestière doit disposer de plusieurs grumiers, dont certains emportent entre 20 et 25 t. Les chauffeurs travaillent souvent à la tâche, et perçoivent des primes de régularité et de rendement. L'entretien en parfait état du matériel est assuré par un atelier complet, et un stock important de pièces de rechange. Il y a même souvent deux ateliers ; l'un est près des chantiers, et il se consacre aux dépannages rapides, aux réparations courantes, aux travaux de tôlerie légère ; l'autre se trouve au camp de base, et c'est là que se font les révisions complètes, les remises en état après accident. Ce dernier surtout comporte, outre un outillage varié, une forge, un groupe électrogène, un compresseur, un poste de soudure autogène, une presse hydraulique indispensable pour le démontage des chenilles, un appareil de mise en charge des batteries, etc. La rapidité des interventions est essentielle, car l'immobilisation d'un engin revient très cher. Si Pointe-Noire est relativement proche, et peut presque toujours être atteint en une

journée à partir des divers chantiers du Kouilou, la COFORGA est déjà suffisamment éloignée, ou reliée par d'assez mauvaises routes, pour que se justifie l'emploi d'un avion privé, assurant une navette régulière et les interventions d'urgence.

Il est difficile de connaître l'importance des capitaux nécessaires à la mise sur pied et au fonctionnement d'une entreprise. Si la conjoncture économique est bonne pendant une longue période, un exploitant peut s'engager avec de faibles réserves, et s'agrandir peu à peu. Mais un tracteur à chenilles vaut de 8 à 15 000 000 F selon sa puissance, un camion grumier vaut de 3 à 5 000 000 F, une presse hydraulique, 300 000 F, une scie mécanique portative 80 000 à 120 000 F. Le stock de pièces de rechange se monte toujours à plusieurs millions, et doit être renouvelé constamment. Pour produire plus de 10 000 m³ de bois, l'immobilisation de capitaux est d'au moins 50 000 000 F[1]. Le poids des salaires est également lourd : il faut un chef-mécanicien européen par atelier, un chef de chantier également européen, qui bénéficient du voyage aller et retour en France à chaque congé. Le personnel local a des effectifs moins nombreux qu'autrefois, depuis que les opérations manuelles ont été réduites au maximum ; il faut cependant encore coupeurs, tronçonneurs, mécaniciens, chauffeurs, ainsi que des manœuvres pour le débroussaillage, l'entretien des routes, la construction des cases, etc. A moins qu'ils soient originaires d'un village proche, tous sont logés dans un camp fait de cases en planches, à proximité des chantiers. Un camion vient les prendre le matin et les ramène le soir ; quand la distance devient trop grande, le camp est transporté sur un nouvel emplacement, aux alentours duquel les femmes se mettent aussitôt à faire de nouvelles cultures vivrières.

En 1959-1960, l'ensemble des exploitations forestières du Kouilou occupait 1 800 salariés africains. Ils ne sont plus guère aujourd'hui que 1 250, et la société la plus active, la FORALAC, en emploie seulement 250. L'échelle des salaires est assez étendue, et les spécialistes peuvent toucher certaines primes qui augmentent sensiblement leur solde. Pour 300 employés permanents, la S.F.N. verse annuellement près de 50 000 000 F. Des variations assez importantes se produisent au cours de l'année : au début de la saison sèche une embauche temporaire a lieu, qui permet de faire face aux besoins de la période d'activité maximum. Ces différences sont cependant moins marquées que celles qui se font sentir dans le niveau des recettes ; pendant les mois « creux », ou au cours des années difficiles, les banques consentent en général des avances sur les rentrées ; les courtiers jouent aussi ce rôle. Les forestiers peuvent ainsi faire face aux échéances, mais perdent par là une bonne partie de leur indépendance. La liste fort longue des entreprises qui, depuis vingt ans seulement, ont disparu, ont été vendues, ou se sont réorganisées, prouve assez que ce métier, si souvent considéré comme très fructueux, ne comporte nullement une garantie automatique de réussite et de fortune.

D. LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Comment apparaît l'avenir de l'exploitation forestière dans le Kouilou ? Elle est désormais entrée dans sa phase finale. Les spécialistes admettent qu'elle aura perdu beaucoup de son importance dans cinq ans, et qu'elle sera négligeable dans un délai maximum de dix à douze ans. Par une évolution prévisible, identique à ce qui s'est passé ailleurs, la « zone I », en voie d'épuisement, cède la prépondérance à la « zone II » (ici le Niari septentrional), où les conditions de travail sont différentes. Est-il possible d'imaginer une survie de cette activité, dont le rôle est si important dans la vie quotidienne d'un grand nombre de ruraux ? Trois solutions peuvent être envisagées : l'ouverture des dernières réserves, la création d'une industrie de la pâte à papier, et le reboisement.

La première n'a qu'une portée très limitée. La réserve du Mont Bamba est à peu près la seule région du Kouilou restant intacte, et l'on ignore quelle est sa richesse réelle. En outre, elle est située dans la partie la plus accidentée de la chaîne montagneuse, et il sera extrêmement

1. A titre d'exemple, la COFORGA possède 6 tracteurs à chenilles, 6 grumiers, 10 scies portatives à moteur, etc.

Ph. 39. — *Pointe-Noire : vue aérienne des quartiers « européens ».*

En bas, à droite, quartiers de la Gare et du Losange ; au-delà du marécage remblayé, les zones résidentielles et industrielles du Plateau. Au fond, le terrain d'aviation et, à gauche, le « Village ». Au premier plan, la lagune Tchikobo et la butte du Bois d'Amour.

Ph. 40. — *Pointe-Noire : vue aérienne d'ensemble du « Village ».*

Le plan rayonnant apparaît avec netteté, ainsi que le long appendice formé par les quartiers récents. Les vallées marécageuses constituent une ceinture presque complète. La densité de la végétation urbaine croît avec l'ancienneté de l'implantation.

Ph. 41. — *Pointe-Noire : vue aérienne partielle du quartier Tié-Tié.*

Au centre, le marché de Tié-Tié. Le quartier « Société Immobilière » dont presque toutes les maisons ont leur toit peint en rouge, contraste avec le reste de la ville. Les bâtiments allongés sont des écoles. En haut, sur la rive droite de la Songolo, le quartier naissant de Mbota.

Ph. 42. — *Pointe-Noire : naissance du quartier Saint-Pierre* (vue aérienne).

Le nouveau quartier, au début de 1966. Incomplètement bâti, il ne compte pas un seul arbre, tandis que le nouveau Tié-Tié, né vers 1960, est déjà très verdoyant.

Ph. 43. — *Emplacement de l'ancien village, au cœur de Tié-Tié.*

Le bouquet de palmiers et de cocotiers qui abritait l'ancien village a survécu au percement des rues. Les cases s'y disposent encore en un ordre très relatif.

Ph. 44. — *Paysage urbain, au Km 4.*

Il n'y a pas de plan régulier, le quartier n'ayant pas d'existence officielle : les rues sont tortueuses, et l'occupation du terrain, malgré son ancienneté, revêt un aspect quelque peu provisoire.

difficile de faire des routes d'évacuation. Elle doit pourtant être cédée à un exploitant qui s'engagerait à construire une scierie à proximité ; le début des travaux n'est pas encore fixé.

La création d'une industrie de la pâte à papier aurait des effets beaucoup plus importants. Elle entraînerait la possibilité de réexploiter toute la zone forestière, afin d'y couper les bois tendres et de petit diamètre restés jusqu'ici sans intérêt. De tels projets ont été envisagés à plusieurs reprises depuis le début du siècle. Les premiers voulaient prendre comme matière première les papyrus, et des essais furent entrepris vers 1930 sur les rives du lac Cayo, par les papeteries Navarre. Un peu plus tard, on songea à utiliser le parasolier *(Musanga smithii)* ; mais la tentative la plus sérieuse provoqua un début de recherche en 1955. Une prospection papetière fut menée à bien dans la région de Dimonika, sur les permis de la SOFORMA, dont le directeur était à l'origine de l'affaire. Elle conclut à la présence d'une majorité de fûts longs et peu branchus ayant entre 0,25 et 0,60 m de diamètre. Leur abattage n'offrait aucune difficulté. Un syndicat d'étude, formé avec une firme américaine de New York, engagea des recherches techniques et économiques. Le bois, transporté par voie ferrée, aurait été amené jusqu'à une usine construite au bord du lac Cayo, dont les eaux convenaient pour les traitements chimiques. Des essais confirmèrent, en laboratoire, le bon rendement des opérations, mais celles-ci exigeaient une quantité assez forte de produits chimiques, et le prix de revient s'en trouvait relevé. C'est surtout le problème des débouchés qui fit abandonner le projet. On obtenait des pâtes pour la fabrication de bons papiers d'impression et de papiers à enveloppes ; mais le Moyen-Congo n'absorbait alors que 1 500 t par an de papiers de toute sorte. Même en fournissant les besoins des pays limitrophes, l'usine aurait fonctionné bien au-dessous de sa capacité optimum, fixée à 30 000 t par an. Afin d'amortir les investissements estimés à 500 000 000 F et ses frais de fonctionnement, elle aurait dû vendre à des prix non concurrentiels. Il n'y eut donc aucune suite pratique, et l'on envisage plutôt maintenant d'alimenter une usine à l'aide d'essences spécialement propres à cette utilisation.

La nécessité de reboiser en essences commerciales, afin d'assurer la pérennité de l'exploitation forestière dans le Kouilou, est apparue très tôt aux yeux des spécialistes : nous avons vu les Eaux et Forêts mettre en place la station de Boukou-Nsitou dès 1927, et chercher à déterminer quels étaient les arbres les plus faciles à « cultiver ». Abandonnés au bout de quelques années, les travaux furent repris à partir de 1949, d'abord en forêt, à Boukou-Nsitou de nouveau, puis en savane, près de Pointe-Noire (plateau d'Hinda). Il s'agissait en premier lieu de créer un peuplement pur de limbas dans une zone forestière déjà exploitée, c'est-à-dire de régénérer la couverture végétale naturelle, mais en l'enrichissant au maximum. Les travaux furent poursuivis jusqu'en 1960 ; parallèlement, un autre périmètre de reboisement était créée près de Guéna, et les arbres y furent plantés entre 1951 et 1960.

Pour de telles opérations, le terrain est quadrillé par des layons principaux qui délimitent des parcelles de 1 km², et des layons secondaires ouverts tous les 100 m dans les deux sens. Le sous-bois est coupé à la matchette, puis les arbres sont abattus et brûlés pendant la saison sèche. Avant la saison humide, les layons de plantation sont préparés, et dès les premières pluies, intervient la mise en terre. Afin d'assurer un meilleur pourcentage de reprise, on creuse, tous les 12 m, deux trous voisins ; et après deux ou trois ans, le plant le moins beau est arraché. Il ne reste plus ensuite qu'à effectuer les travaux d'entretien, en coupant régulièrement le recrû dont la repousse est quelquefois très rapide (parasoliers, macarangas, lianes diverses). Au bout de quelques années, les jeunes limbas sont assez grands pour ne plus craindre l'étouffement, et finissent par constituer un couvert continu, à l'abri duquel peut croître un sous-bois. L'exploitation est possible après quarante ans, avec un rendement à l'hectare au moins cinquante fois supérieur au rendement normal de la forêt, qui est en moyenne de 35 m³ à l'hectare.

Le rythme de mise en place s'accéléra à partir de 1952, pour atteindre 650 à 700 ha par an jusqu'en 1958. Après un ralentissement en 1959 (280 ha seulement), un dernier effort fut fait en 1960, avec 998 ha nouveaux. On venait en effet de calculer que pour équilibrer les prélèvements de l'exploitation forestière, dont l'ampleur ne cessait d'augmenter, il était indispensable de replanter 1 000 ha de limbas pendant quarante années consécutives ! Mais les conditions socio-politiques avaient changé. Des conflits du travail éclatèrent avec la main-d'œuvre ; les autorités congolaises

ne purent disposer de crédits suffisants pour assurer des campagnes successives, et il parut à certains moins urgent de prévoir l'avenir, dès l'instant où la production du Niari forestier semblait prendre sans difficulté le relais de celle du Kouilou. Il s'agissait d'un investissement à long terme, indispensable, mais dont la nécessité ne paraissait pas s'imposer dans l'immédiat. On se contenta donc d'entretenir les 6 500 ha mis en place. En 1965-1966, on ne débrousse plus que pendant la saison sèche, et les jeunes limbas, pourtant très beaux, sont envahis par la végétation adventice.

Sur le plateau d'Hinda, les essais portèrent en 1953 sur l'eucalyptus. De très nombreuses espèces, importées de diverses parties du monde, furent longuement expérimentées, et les meilleurs résultats furent obtenus avec *Eucalyptus saligna*, originaire d'Afrique du Sud et de Madagascar. Les sols du plateau sont sableux et très perméables ; le climat est caractérisé par une forte irrégularité interannuelle des précipitations, et la saison sèche dure de quatre à cinq mois et demi. La végétation est une savane courte à *Annona arenaria* et les travaux préparatoires s'en trouvent rendus plus aisés. Il suffit d'un simple dessouchage manuel, suivi d'un labour profond, puis d'un travail soigneux de la terre, pendant la saison sèche. Les plants sont ensuite repiqués, mais il faut assurer nettoyage et pulvérisation du sol de façon minutieuse pendant deux ou trois ans. Une lutte difficile a dû être menée contre les gros grillons qui coupent les jeunes tiges *(Brachytrupes membranaceus)*. Une grave déception fut provoquée par une maladie qui tua le tiers des *Eucalyptus saligna* de 3 ou 4 ans, jusque-là d'une très belle venue. Il fallut se rejeter vers d'autres espèces, comme *Eucalyptus naudiniana*, et une variété dite 12 ABL venant de Madagascar. Les surfaces plantées ont atteint 1 200 ha environ. Le but de l'entreprise est de créer une réserve de matière première pour une industrie de la pâte à papier, mais les calculs qui ont été faits montrent qu'une unité produisant 30 000 t par an exigerait au moins 12 500 ha coupés par tranches successives lorsque les eucalyptus atteindraient l'âge de 4 ans. A défaut de cette utilisation, on peut envisager aussi la fourniture de bois de chauffe à Pointe-Noire, qui en utilise 200 000 stères par an. En matière d'exploitation forestière, ce sont donc moins les débouchés qui manquent que les crédits officiels et les capitaux privés nécessaires à la mise en place des peuplements artificiels.

TROISIÈME PARTIE

LA VILLE ET SES PROBLÈMES

Le phénomène majeur qui a affecté la région du Kouilou au cours des vingt dernières années, a été la croissance rapide d'une ville dont les effectifs ont atteint désormais 100 000 habitants. Après une très longue période d'hésitations, la fondation de Pointe-Noire a marqué les débuts de l'urbanisation qui, d'abord lente, s'est accélérée de manière étonnante après la seconde guerre mondiale, lorsque l'achèvement du port lui permit de jouer le rôle qui lui avait été dévolu. Une agglomération de cette importance offre au géographe un champ d'étude très riche : par son paysage hétérogène, qui juxtapose aux immeubles les plus modernes des milliers de cases de type villageois, mais plus encore par les problèmes qu'elle pose, tant aux individus qu'à la collectivité ; celle-ci doit certes faire face, avec des ressources réduites, à des charges fort lourdes ; mais la situation n'est-elle pas plus délicate encore pour le citadin de fraîche date, obligé de s'adapter à une situation toute nouvelle pour lui ? Comment réussit-il à assurer son ravitaillement, son logement, et à se procurer un revenu régulier ? A l'échelle de la ville, se sont élaborées des solutions originales, qui ne sont cependant pas sans faiblesses. Si Pointe-Noire a connu un certain développement industriel, la base de l'économie urbaine reste l'activité portuaire, qui a pris récemment une certaine ampleur, et s'est aussi diversifiée. C'est grâce à elle que la cité a étendu son influence en dehors des limites régionales, et comme il était facile de le prévoir, au-delà même des frontières nationales.

8

Pointe-Noire : Croissance de la ville et paysages urbains

Le portage à tête d'homme, qui assura le trafic entre la côte et l'intérieur du Congo à partir de 1887, ne pouvait être qu'une solution provisoire et d'ailleurs imparfaite, résolvant mal le problème des transports. Son défaut le plus évident était la lenteur, mais le faible débit de marchandises que pouvait assurer le système des caravanes le condamnait sans doute encore plus. Quoique un peu plus rapide, la voie mixte empruntant le Kouilou-Niari sur une partie de son cours n'était pas davantage satisfaisante : elle ne supprimait pas le portage, et rendait nécessaires plusieurs ruptures de charge. Savorgnan de Brazza avait été clairvoyant en notant qu'une voie ferrée s'imposait pour évacuer les produits du bassin congolais, et qu'il faudrait la construire un jour ou l'autre, quel que pût être son prix de revient, qu'il prévoyait fort élevé

Dès les premières années de la colonisation, les projets ne manquèrent pas, qui n'étaient pas tous désintéressés ; des missions de caractère privé, ou bénéficiant au contraire du patronage et des crédits officiels se succédèrent, dont chacune proposait soit un itinéraire particulier, soit un point d'aboutissement sur la côte entre Mayumba et l'embouchure de la Loémé. Plus de trente années s'écoulèrent de cette façon avant qu'une décision soit prise, et qu'un choix définitif ait été fait d'autorité en faveur de Pointe-Noire, où se trouvaient réunies les conditions maritimes les plus favorables. Dès lors, la zone méridionale du Kouilou devint un grand chantier bourdonnant d'activité, et dont les besoins dépassèrent très vite les disponibilités locales en main-d'œuvre.

Pointe-Noire bénéficia, dès sa naissance, d'un plan d'urbanisme soigné et très largement calculé, qui permettait à la ville de s'étendre sans aucune peine à l'intérieur du cadre qui lui était tracé. Selon les principes en honneur à cette époque, deux agglomérations juxtaposées furent prévues : l'une où se concentrerait l'activité économique moderne, et qui ne pouvait être placée qu'à proximité du port ; l'autre, plus éloignée, où résiderait la population africaine employée dans la première. D'où la dualité des paysages urbains, qui n'est pas spécifique de Pointe-Noire, mais est restée ici particulièrement tranchée. Le développement ultérieur de la ville ne répondit cependant pas entièrement aux prévisions qui avaient été faites : dans les quartiers « européens », les constructions nouvelles purent trouver place aisément dans les zones qui leur étaient assignées, et les espaces inoccupés restent fort étendus ; par contre, les quartiers « africains » débordèrent rapidement les premières limites tracées sur le terrain. L'afflux massif de nouveaux citadins provoqua une extension de plus en plus incontrôlable des zones construites, phénomène qui se poursuit sous nos yeux, et qui n'est pas sans créer des difficultés presque insurmontables à ceux qui sont aujourd'hui chargés d'organiser la vie de cette vaste agglomération.

NAISSANCE ET DÉVELOPPEMENT DE POINTE-NOIRE

On a peine à imaginer de nos jours que l'implantation d'un port sur la côte atlantique du Congo ait fait l'objet de tant d'hésitations et de tant d'études contradictoires, tellement la situation de Pointe-Noire semble s'imposer (fig. 90). Cependant, il faut comprendre qu'à l'époque où le choix devait être fait, bien des facteurs jouaient dans des sens opposés. En particulier, si l'abri d'un cap naturel, l'absence de hauts-fonds, l'étendue considérable d'une baie abritée, étaient des éléments primordiaux, on ne devait pas perdre de vue que le port était avant tout la tête de ligne d'un chemin de fer qui avait à franchir le Mayombe dans les meilleures conditions. Les possibilités offertes par celui-ci devaient donc être prises en considération, et il pouvait paraître nécessaire de sacrifier quelque peu les avantages portuaires du site, au bénéfice d'une voie ferrée plus facile, ou plus économique à mettre en place. En définitive pourtant, l'ancienne Ponta Negra devait l'emporter, ce qui entraîna la disparition de Loango.

Pendant quelques années, Pointe-Noire fut avant tout la base côtière des travaux du chemin de fer Congo-Océan ; matériel, ravitaillement, fournitures diverses, y transitaient grâce à des installations portuaires sommaires, et l'allure générale était davantage celle d'un camp que d'une ville. L'aspect urbain vint plus tard, en liaison avec la construction d'un port moderne (1936-1942), et surtout avec le choix de la cité comme capitale du Moyen-Congo, en 1949. Un effort considérable dut être fourni en un délai très court pour lui permettre de faire face à ses nouvelles obligations. Mais ce « coup de fouet » artificiel était dangereux, dans la mesure où pouvait intervenir une décision opposée, ce qui arriva après une dizaine d'années. La ville se trouve depuis à la recherche d'un certain équilibre à la fois urbain et économique, qui assurerait mieux son avenir, et d'une industrialisation qui justifierait a posteriori son importance démographique actuelle.

A. A LA RECHERCHE D'UN DÉBOUCHÉ MARITIME

Ce n'est pas par son altitude, partout modeste, que le Mayombe barrait le chemin entre Brazzaville et la côte, mais par le caractère heurté de son relief. On chercha donc d'abord un passage naturel à travers la chaîne montagneuse, une suite de vallées transversales permettant de déboucher sur le Niari. Toutes les solutions proposées — et elles furent nombreuses — présentaient des inconvénients, et ne pouvaient que coûter fort cher. Aussi bien, l'obstacle essentiel à la construction d'une voie ferrée était-il sans doute le peu d'intérêt qu'éprouvait la métropole pour ce projet : vu de très loin, il n'apparaissait pas d'une extrême urgence. Mais une fois les travaux engagés, d'autres difficultés surgirent, et les hommes eurent fort à faire pour vaincre un milieu naturel où tout leur était hostile, avec des moyens qui feraient aujourd'hui sourire : des dizaines de milliers d'hommes firent cependant le Congo-Océan, donnant ainsi à un vaste territoire une meilleure chance de développement.

1. Les difficultés d'un choix.

Bien qu'elles aient presque toujours été menées séparément, les études chargées de déterminer le meilleur tracé d'une voie ferrée à travers le Mayombe, et la recherche de son point d'aboutissement sur la côte, ne peuvent être dissociées. Profitant du séjour que lui imposaient les circonstances politiques retracées plus haut, le lieutenant de vaisseau Cordier leva en 1883 un plan des baies de Loango et de Pointe-Noire. En 1886, Jacob, Dolisie et Pobéguin, partant de Loango, remontèrent la vallée de la Loémé sur la foi d'indications erronées ; en effet, les premières cartes de la région représentaient ce fleuve côtier plus long qu'il n'est en réalité, et prenant sa source au-delà du Mayombe (peut-être à la suite d'une confusion avec le Shiloango, qui coule au sud).

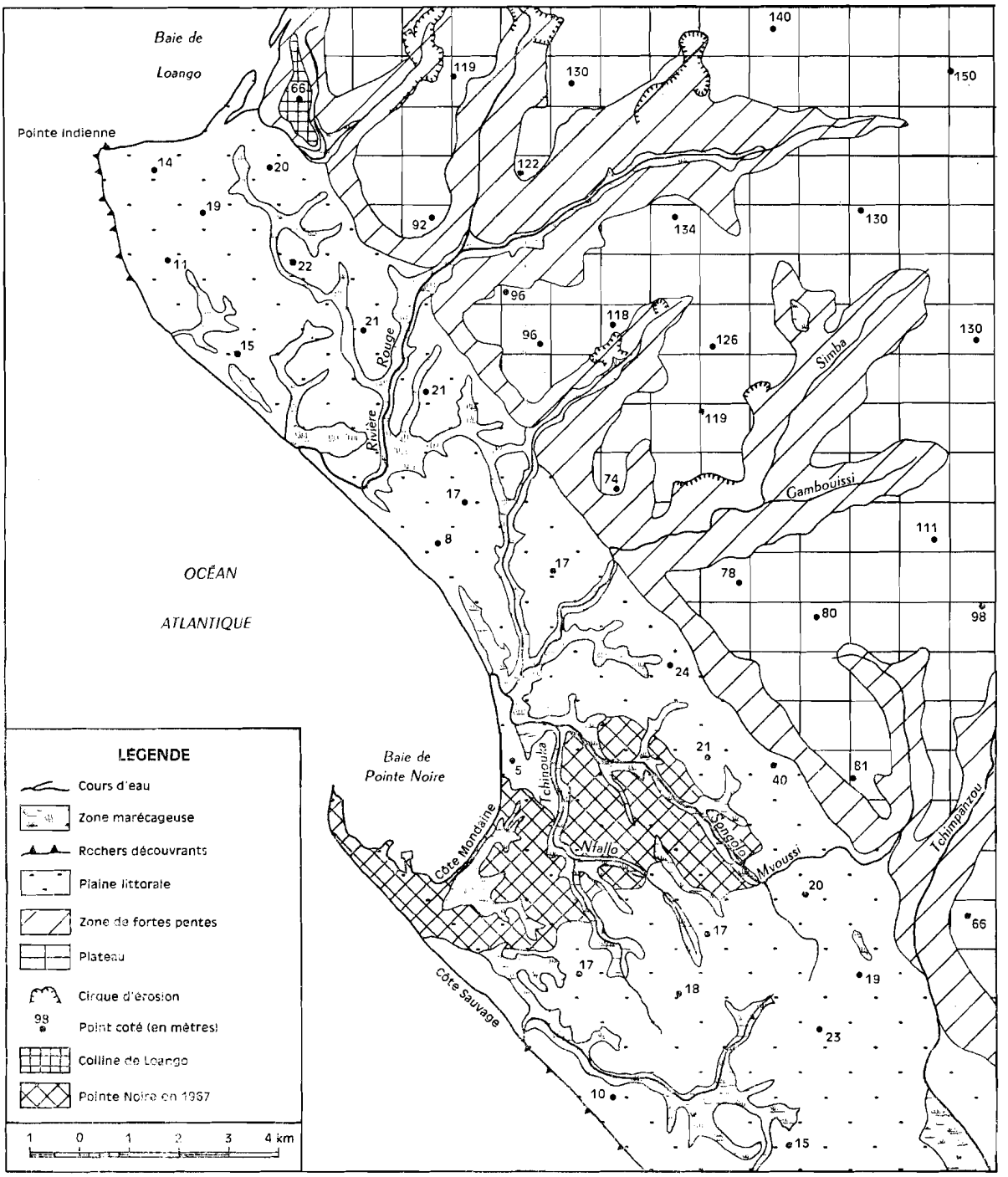


FIG. 90. — Les sites de Pointe-Noire et de Loango.

Les explorateurs aboutirent à un cul-de-sac, puisque la Loémé naît dans le Mayombe, à l'ouest du premier chaînon oriental. Celui-ci était franchi par une piste indigène qu'ils suivirent, et qui emprunte un col à 700 m d'altitude, avant de redescendre dans la dépression où coule la Loudima et ses affluents. Ils gagnèrent ensuite Brazzaville, revinrent par la Piste des Caravanes, et cher-

chèrent un autre passage moins élevé, mais n'en trouvèrent pas au-dessous de 600 m. Ils se tournèrent alors vers la solution de la voie mixte terre-eau, et Jacob partit faire le relevé topographique du cours du Kouilou.

Le projet de voie ferrée n'était cependant pas abandonné, d'autant moins que l'État Indépendant du Congo s'apprêtait à commencer la sienne, entre Léopoldville et Matadi. Mais il importait aussi de bien connaître la configuration et les caractères de la côte, afin de choisir en toute certitude le lieu d'implantation du futur port. C'est dans cette intention que Pobéguin fut chargé d'établir une carte, travail qui fut mené à bien en 1890-1891, et parut sous la forme d'un remarquable « Atlas des côtes de l'Afrique Équatoriale Française », à l'échelle du 1/20 000e en 22 feuillets couvrant tout le littoral, du cap Matuti à la frontière du Cabinda. On y trouvait à la fois des indications sur les aspects de la côte (falaises, bancs rocheux, cordons sableux, lagunes, arbres repères, principales courbes de niveau...) et sur son occupation (villages, factoreries anciennes et récentes) ; il reste d'un précieux secours pour toutes les zones qui n'ont pas pu depuis être cartographiées, ou ne l'ont été qu'au 1/200 000e. Mais l'Administration ne pouvait plus consacrer de crédits à ces travaux, et l'initiative passa aux entreprises privées. Le 10 février 1893, le lieutenant-gouverneur de Chavannes, au nom de la colonie, signait une convention avec A. Le Châtelier, qui représentait un groupe financier. Celui-ci s'engageait à constituer la Société d'Étude et d'Exploitation du Congo Français (S.E.E.C.F.), qui étudierait le tracé d'un chemin de fer vers l'intérieur, et dont les travaux seraient rémunérés en terrains, selon un barème précis. Elle préconisa en 1894 une voix mixte partant de Loango, et utilisant partiellement un Kouilou-Niari canalisé (comme dans le projet Jacob : mais ce dernier plaçait le port à Bas-Kouilou). Il n'y eut aucun début d'exécution, et l'on sait que la S.E.E.C.F. organisa un système de transport par voie d'eau et portage de Loango à Comba, qui fonctionna jusqu'en 1897, puis qu'elle se reconvertit avant de céder la place à la C.P.K.N.

Mais pendant ce temps, la voie belge progressait sous l'énergique impulsion du colonel Thys. Après son inauguration en 1898, la construction d'un Brazzaville-Océan parut moins indispensable. Pourtant, le C.F.M.L[1]. était doté d'une voie de 0,76 m d'écartement, et l'on pouvait penser qu'il deviendrait un jour insuffisant. Aussi bien, de nouveaux projets virent-ils le jour en 1899 et 1900. Ils sont connus sous le nom de leurs promoteurs : Ritaine-Descamps et Caze-Izambert. Ils optaient pour un tracé suivant la Loémé, mais pour la première fois envisageaient Pointe-Noire comme terminus océanique. Ces projets furent même suivis par deux demandes de concessions déposées en 1900 et 1901, l'un par Caze, qui était sénateur de la Haute-Garonne, l'autre par un groupe capitaliste du nord de la France ; leurs auteurs auraient financé la construction du chemin de fer, mais auraient obtenu le droit d'exploitation des terrains traversés, système qui n'est pas sans rapport avec celui qui avait prévalu aux États-Unis. Mais les demandes furent rejetées.

L'intérêt présenté par une voie ferrée rebondit avec la mise en production des gisements de cuivre de Mindouli (Vallée du Niari) ; d'autres gisements situés plus à l'ouest, à Boko-Songho, étaient connus (il s'agissait des gisements dont S. de Brazza avait entendu parler, et qu'utilisaient les indigènes depuis longtemps). En 1906, le géologue M. Bel et l'ingénieur Mornet furent chargés d'étudier le problème d'évacuation du minerai, et ils envisagèrent quatre itinéraires possibles. Le premier aboutissait à Kakamoèka, où le cuivre aurait emprunté la voie d'eau (chaloupes à vapeur ou chalands remorqués) : mais la faible profondeur limitait la capacité de transport. Le second se dirigeait vers Boma, localité du Mayombe belge, où arrivait déjà une voie de 60 cm, construite pour faciliter l'exploitation des ressources régionales, et qui était raccordée au Matadi-Léopoldville. Boma ne se trouvait qu'à une centaine de kilomètres de Boko-Songho, mais cette réalisation exigeait un accord politique international, et ne manquerait pas de soulever maintes difficultés. Le troisième itinéraire se dirigeait vers Landana, port situé au Cabinda ; comme le précédent, il passait en territoire étranger, et en outre n'évitait même pas la traversée du Mayombe. La logique et le bon sens voulaient donc que la voie ferrée aboutisse sur la partie française de la

1. C.F.M.L. : Chemin de Fer Matadi-Léopoldville. Cette voie ferrée est presque toujours désignée par ce sigle officiel.

côte. Ainsi, le projet Bel-Mornet traçait une ligne Brazzaville–Mindouli–Boko-Songho, qui franchissait ensuite la bordure orientale du Mayombe par un tunnel percé à 600 m d'altitude, suivait la Loémé en passant par Ncessé et Tchimpézé (alors poste administratif), et venait se terminer soit à Loango, soit à Pointe-Noire. Une comparaison entre les deux points en vue d'un choix éventuel, faisait ressortir la qualité identique de l'abri qu'ils offraient, mais la supériorité indéniable de Pointe-Noire quant aux profondeurs garanties au mouillage, que des sondages dans la baie avaient prouvées[1]. En outre, la baie de Loango était barrée par un cordon sableux au dessin changeant, qui interdisait l'accostage direct sur une partie de la côte.

Ce projet parut réalisable dans son principe, mais il exigeait des études plus détaillées, et par conséquent des crédits considérables, qui ne pouvaient être dégagés sur le budget local. Le 12 juillet 1909, intervenait au Parlement français un vote favorable à un emprunt d'équipement de l'A.E.F., où un gouvernement général devait être créé le 15 janvier suivant. Les circonstances paraissaient favorables à la reprise des travaux de recherche. C'est alors qu'il se forma un « Consortium d'Étude du chemin de fer », dont la cheville ouvrière était la Société de Construction des Batignolles, spécialisée dans les gros chantiers de travaux publics. Cette dernière organisa aussitôt une mission, placée sous le contrôle de deux officiers du génie, les capitaines Mornet et Lavit, qui au cours des années 1910 et 1911, établirent un tracé assez différent des précédents, qui empruntait surtout les vallées de la Loukénéné et de la Loukoula (affluent et sous-affluent de la Loémé), sans s'éloigner beaucoup de la Piste des Caravanes. Mais la grosse difficulté restait le franchissement du chaînon oriental. Deux variantes étaient proposées : l'une vers le sud-est, à travers le massif du Foungouti, grâce à un tunnel ; l'autre par le nord-est, grâce au col de Tié-tié, à 352 m d'altitude. Dans les deux cas, la voie dessinait un assez large crochet, puis gagnait Loudima et empruntait ensuite la Vallée du Niari. Il n'était plus question de desservir Boko-Songho, où la faiblesse des gisements rendait toute exploitation industrielle inintéressante.

Cependant, les controverses au sujet du terminus maritime n'avaient pas été tranchées. C'est pour y parvenir que fut mise sur pied la « Mission Hydrographique du Gabon » (1910-1912). Les instructions, reçues du gouverneur général Merlin par son chef, le lieutenant de vaisseau Audoin, étaient les suivantes : « Rechercher vers le sud du Gabon, dans la région qui s'étend des environs de Loango d'une part jusqu'à ceux de Pointe-Noire d'autre part, le point le plus propice à l'établissement d'un port commercial, accessible à tous les navires fréquentant la côte (...) Ce point serait la tête de ligne de la voie ferrée dont l'étude se poursuit entre l'Océan et Brazzaville. » La prospection fut menée en réalité de l'embouchure du Kouilou à celle de la Loémé, et dès la fin de 1910, le rapport Audoin retenait seulement Loango et Pointe-Noire, mais ajoutait : « Pointe-Noire nous paraît être, pour le moment, le seul point dont il y ait lieu de poursuivre l'étude hydrographique, dans le sens de la création éventuelle d'un port, origine de la voie ferrée de Brazzaville à l'Atlantique. » Cette étude fut mené à bien en janvier 1911, et comprit une carte au 1/10 000e de la baie, et un projet de port en eau profonde, dont l'auteur était le lieutenant de vaisseau Viant : grâce à une digue de 2 400 m, et 2 300 m de quai, il pouvait accueillir des bateaux d'un tirant d'eau de 11 m[2]. Une partie du rapport était consacrée aux possibilités d'implantation et d'extension d'une ville, étudiant la nature et la superficie des terrains disponibles, les sources d'eau potable, les vents dominants, les précipitations, etc. Il concluait d'ailleurs à la relative médiocrité de certaines conditions naturelles, et à la nécessité de travaux considérables d'assainissement.

L'avant-projet présenté par la Société des Batignolles fut soumis pour approbation au Conseil Supérieur des Travaux Publics du Ministère des Colonies, et reçut un avis favorable. Le gouvernement général fit alors une demande d'emprunt pour financer les travaux, et le Parlement vota cette autorisation... le 13 juillet 1914 ! Elle portait sur un montant total de 171 millions de francs-or garantis par les ressources futures de l'A.E.F., dont 93 millions accordés pour le Congo-

1. En définitive, la Compagnie Minière du Congo Français, qui exploitait le gisement de Mindouli, construisit une voie de 0,60 m, Mindouli-Brazzaville, et le minerai fut évacué par le C.F.M.L. après avoir traversé le Stanley-Pool sur des allèges. La plate-forme de ce Decauville fut partiellement utilisée au moment des travaux du Congo-Océan.

2. Le coût de la construction était évalué à 44 500 000 F 1911, soit 550 000 000 F de 1939. (Francs français)

Océan. Au moment où l'affaire paraissait en bonne voie, la guerre vint tout remettre en question ; pendant quatre ans, il y eut des soucis plus pressants que ceux de la voie ferrée à construire. Hommes et marchandises continuèrent donc de passer par le C.F.M.L., dont le trafic venait d'atteindre 60 000 t par an.

Après l'armistice de 1918, l'établissement d'une voie ferrée sur la rive droite s'imposait davantage encore ; le développement économique de la cuvette congolaise entraînait sur le Matadi-Léopoldville une augmentation des tonnages transportés, qui avaient doublé en six ans (1920 : 142 200 t, dont les 2/3 à la descente, et 12 500 t de trafic local). Les produits belges y circulaient évidemment en priorité, d'où des retards considérables subis par les autres ; les taxes, les frais de chargement et de déchargement, pesaient sur les prix de revient. On pouvait croire que les efforts déployés avant la guerre allaient porter leurs fruits, mais il n'en fut rien. Pour des raisons inexplicables, on perdit de vue la baie de Pointe-Noire et le tracé Mornet, et l'on se remit à chercher un débouché beaucoup plus septentrional, et un passage plus aisé à travers le Mayombe.

Entre-temps, en effet, deux nouveaux projets avaient vu le jour, en 1913 et 1917 (projets Wall) : une mission Schnébelin avait étudié un tracé très différent ; à partir de Loudima, il traversait la boucle du Niari en amont de la Loubomo, passait par Ntima, et sans monter au-dessus de 260 m d'altitude, gagnait la vallée de la Noumbi qu'il suivait pour aboutir sur la côte à la baie de Lékondé, où se trouvait le poste administratif de Madingo. Cette solution offrait d'indiscutables avantages pratiques pour la voie ferrée, beaucoup moins difficile, donc moins coûteuse à établir, mais le site portuaire éventuel de Lékondé — aujourd'hui Kondi-Plage — était très médiocre : les trois pointes de Kounda, Tchitembo et Lékondé, beaucoup moins développées que les caps de Pointe-Noire ou de Pointe-Indienne, n'offrent qu'une protection dérisoire contre la houle. Si la C.P.K.N. avait financé les recherches, c'est parce que le Brazzaville-Océan aurait de cette façon traversé sa propriété dans toute sa longueur !...

Néanmoins, ces propositions déclenchèrent de nouvelles études officielles, confiées encore à des officiers de marine. En 1918-1920, le navire *Régulus*, sous le commandement du capitaine de corvette Hautefeuille, fit l'inventaire des divers mouillages possibles à partir du Kouilou, en direction du nord-ouest : embouchure du Kouilou, de la Noumbi, de la Conkouati, abris de Banda-Pointe, de Goundji, de Mayumba. Le rapport final rejeta la baie de Lékondé, et recommanda Banda-Pointe ou Mayumba. Le travail fut poursuivi en 1920-1921 par la « Mission Hydrographique de l'A.E.F. » (commandant Laffargue), qui se prononça également pour Banda-Pointe, où selon elle pouvait être établi un port à grand trafic, mais basé sur le principe de l'acconage (navette de petites embarcations entre le navire et la côte)[1]. Mais elle rappelait cependant la supériorité évidente de Pointe-Noire, où la mission Audoin avait prévu un port en eau libre.

Ces hésitations, cette perpétuelle remise en question des résultats acquis, n'étaient pas sans irriter profondément les autorités locales qui avaient à cœur de voir aboutir le projet. Dans un discours officiel, le gouverneur général Angoulvant s'exprimait ainsi : « Si on mettait bout à bout les feuillets où ont été exposés les projets de voie ferrée, par exemple, on aurait sur le papier un développement ferroviaire de plusieurs milliers de kilomètres. Et on éprouve quelque déception à mesurer l'énorme labeur fourni par les services, avec l'insuffisance des résultats obtenus »[2]. L'insistance de l'Administration auprès des bureaux parisiens aboutit tout de même : le 21 décembre 1920, un décret ministériel autorisa l'ouverture des travaux sur un premier tronçon de 20 km à partir de Brazzaville (ce qui ne préjugeait pas du point d'arrivée !), et le 6 janvier 1921, le gouverneur général Augagneur présidait la cérémonie du premier coup de pioche officiel. Peu après, il décidait de brusquer les choses et d'en finir avec des tergiversations qui duraient depuis plus de trente-cinq ans, en choisissant d'office Pointe-Noire comme débouché maritime. Il sut rallier le département à son point de vue, et le 11 mai 1922, un nouveau décret permettait d'entamer les travaux d'infrastructure sur 40 km à partir de Pointe-Noire, ouvrant pour cela un crédit de 10 350 000 F. Il restait à mener à bien une entreprise que rendaient extrêmement difficiles certaines conditions naturelles.

1. Banda-Pointe est le nom anglais, qui a prévalu ; les indigènes disent « mouéma-longo », dont les Français avaient fait « Pointe-Longo ».

2. Exposé sur la situation politique, économique et financière de l'A.E.F., janvier 1920.

2. La construction de la section côtière du C.F.C.O.

La construction du Congo-Océan commença par les deux extrémités. La section de Brazzaville ne posa aucun problème particulier[1]. Il n'en fut pas de même pour celle de Pointe-Noire, spécialement dans la traversée du Mayombe. Une convention, signée en juillet 1922, confiait le travail à la Société de Construction des Batignolles (S.C.B.) sur 172 km, soit de Pointe-Noire à la sortie du Mayombe, le long du tracé défini en 1910-1911 par la mission Mornet-Lavit, sous réserve de rectifications rendues nécessaires par la nature du terrain et la topographie. La société installa ses bureaux et son dépôt au Km 4 de la future voie ferrée, là où s'étendent aujourd'hui les ateliers du C.F.C.O. Les travaux de layonnage et de piquetage étaient entamés dans le Mayombe, mais sur un rythme assez lent, et qui ne cessa de diminuer : la France était en période de dévaluation et la hausse rapide des prix réduisait sérieusement la valeur relative des crédits disponibles. En 1924, un arrêt semblait inévitable. C'est alors que fut nommé le gouverneur général Antonetti, homme d'une énergie farouche, qui tint à mener à son terme, en dépit de tous les obstacles, la construction du C.F.C.O.[2]. Avant de quitter Paris, il obtint que le Conseil des Ministres décide la poursuite et l'achèvement de l'œuvre entreprise[3].

A son arrivée en Afrique Équatoriale, il se rendit immédiatement sur les chantiers qu'il parcourut à pied, même les plus difficilement accessibles, notant les problèmes qui lui paraissaient les plus urgents à résoudre : « J'ai été péniblement impressionné — dit-il ensuite — par le spectacle des théories de porteurs qui ravitaillent les chantiers du chemin de fer à travers le Mayombe par des chemins abrupts, véritables sentiers de contrebandiers. » L'une des plus grosses difficultés était en effet l'impossibilité presque complète de trouver du ravitaillement dans la zone traversée, alors très peu peuplée : les vivres frais devaient être apportés de l'extérieur, et en particulier de la Vallée du Niari (en 1926, ils arrivaient de Mindouli !). Mais par ailleurs, on eut rapidement de la peine à recruter des hommes, à la fois parce que la région littorale n'en contenait pas beaucoup, et parce que les pertes enregistrées lors de l'établissement du C.F.M.L. avaient laissé un trop mauvais souvenir. Diverses mesures furent donc prises dans le but d'améliorer la situation.

Ce fut d'abord la signature d'une nouvelle convention entre le Gouvernement Général et la Société des Batignolles, le 17 janvier 1925 ; elle annulait et remplaçait la convention de janvier 1922, et avait été rendue nécessaire par la reconnaissance d'un nouveau tracé à partir du Km 52, qui permettait un gain de 20 km grâce au percement d'un tunnel sous le Mont Bamba. En outre, la S.C.B. se voyait chargée de la construction complète et de l'équipement d'un wharf dans le port. Le Gouvernement Général, de son côté, s'engageait à fournir la main-d'œuvre nécessaire aux travaux, jusqu'à concurrence de 80 000 hommes qu'il administrerait lui-même, et pour lesquels lui serait reversée une indemnité forfaitaire. Il fallut donc organiser rapidement un service de la main-d'œuvre et un service sanitaire qui s'étoffèrent au fur et à mesure que croissaient les besoins en personnel. Ceux-ci furent élevés, car la mécanisation des chantiers de travaux publics n'était qu'à peine amorcée à cette époque ; le travail se fit donc presque partout à l'aide de pics, de barres à mines, de pelles, de brouettes et de wagonnets. Mais le caractère boisé et la topographie tourmentée du Mayombe en exigèrent proportionnellement beaucoup plus qu'ailleurs : 4 200 hommes sur 8 000 en 1926, alors qu'on posait les voies définitives sur les 60 km de plateforme qui venaient d'être terminés, et que les 40 km suivants allaient demander trois ans d'efforts.

Les chantiers s'échelonnaient le long du tracé, afin que les temps morts soient le plus possible supprimés. Une brigade de pointe procédait au levé topographique de précision : c'était à elle d'ouvrir une piste, de débroussailler, sinon de défricher, et elle vivait dans un isolement à peu

1. Notre propos n'étant pas de faire un exposé historique complet du C.F.C.O., nous indiquerons simplement que, de ce côté, le travail fut souvent exécuté en tâcheronnage par de multiples entreprises, le maître d'œuvre étant le Gouvernement Général lui-même.

2. C'est à lui qu'est dû le nom de Congo-Océan, qu'il jugeait plus « percutant » que Brazzaville-Océan, employé jusqu'alors.

3. Le Président du Conseil était alors E. Herriot ; le Ministre des Colonies, E. Daladier.

près total ; de nombreux tâtonnements lui permettaient d'indiquer les passages les moins difficiles ou les raccourcis possibles : tout gain réalisé sur la distance initiale, grâce à ses travaux, lui valait une prime. Derrière elle, venaient les équipes chargées des premiers aménagements, et de l'établissement d'une plate-forme provisoire sur laquelle on posait, dès que l'on pouvait, une voie de 60 cm, dite « sentier de fer ». Parallèlement, on s'efforça d'aménager une route accessible aux véhicules, afin de supprimer le portage qui, au cours des premières années, demandait 30 000 journées d'hommes par mois. Il fallait cependant bien attendre que soient achevés les ouvrages d'art, et c'est pourquoi les chantiers du Mont Bamba ne purent être ravitaillés par camions qu'en 1930. Enfin, d'autres équipes achevaient la plate-forme et posaient les voies définitives.

Dans une telle topographie, l'ampleur des terrassements nécessaires fut considérable. Si l'ensemble de la ligne exigea le déplacement de 10 millions de mètres cubes de terre, soit à peu près 20 000 m³ par kilomètre, le Mayombe en fut largement responsable. Ainsi, entre les Km 135 et 145 (massif du Mont Bamba), ce sont 72 m³ par mètre qu'il fallut déplacer. La section Les Saras-Les Bandas (45 km) compte 12 tunnels et 40 grands viaducs (14 et 90 respectivement sur tout le Congo-Océan). Le plus long tunnel faillit être abandonné. Initialement, il devait être creusé sous le Mont Bamba à 410 m d'altitude, mais fut reporté à 428 m afin de gagner quelque 45 m sur sa longueur, ainsi ramenée à 1 694 m. Pendant six ans, 300 hommes y travaillèrent en permanence, constamment gênés par de grosses venues d'eau ou des coulées de boue. Vers 1930, la vitesse d'enfoncement se réduisit de telle façon qu'on se mit à étudier une variante qui, en passant plus au nord, aurait allongé le parcours, mais supprimé le tunnel. On fit cependant venir de France des spécialistes du boisage et les travaux reprirent des deux côtés. On se remit à progresser de 1 m à 1,5 m par jour. En mars 1932, le rail définitif était posé jusqu'à Mvouti d'une part, jusqu'à Madingou de l'autre. Le tunnel restait le dernier obstacle à vaincre, et cette perspective donna au chantier un coup de fouet. A l'entrée, on quadrupla la puissance de la petite centrale qui fournissait l'énergie ; les effectifs furent renforcés : 450 manœuvres travaillèrent sous la direction de 29 Européens, dont 3 ingénieurs. Au 1er novembre, 990 m étaient creusés, et le revêtement avançait de 4 m par jour. Mais il fallut encore attendre dix mois, avant que les deux galeries ne se rejoignent (7 septembre 1933) : l'erreur de direction n'excédait pas 10 cm ! La jonction des voies eut lieu finalement à Favre (190 km de Pointe-Noire) le 29 mai 1934, et l'inauguration officielle, le 10 juillet suivant, permit aux personnalités françaises et autochtones, ainsi qu'à leurs invités étrangers, de parcourir les 512 km de la ligne entre Brazzaville et Pointe-Noire. Cette réalisation avait demandé treize ans d'efforts, dont sept de travail intensif (1927-1934).

C'est le recrutement de la main-d'œuvre qui, pendant cette longue période, posa le plus sérieux problème. On se rendit rapidement compte qu'il était impossible de trouver les hommes nécessaires dans les régions traversées par la voie ferrée, comme on l'avait cru tout d'abord : la population y était trop clairsemée, et les besoins se montraient plus élevés que prévu. Il fallut donc faire appel à des contingents puisés dans d'autres régions : le Pool, le Congo septentrional, l'Oubangui, le Tchad ; les administrateurs locaux étaient tenus de les lever annuellement et de les mettre en route. On imagine sans peine les difficultés rencontrées pour mener cette tâche à bien : à la répugnance des hommes à se rendre aussi loin de chez eux, s'ajouta bientôt la réputation meurtrière des chantiers. On devine les « pressions » qu'il fut nécessaire d'exercer pour vaincre la résistance des « candidats »[1]. Les effectifs utilisés entre 1921 et 1934 se montèrent à près de 150 000 individus, dont 28 000 engagés volontaires, dont beaucoup renouvelèrent leur contrat au cours des dernières années[2]. L'acheminement et le rapatriement de ceux qui venaient de régions

1. Une étude très complète de cette question a été publiée tout récemment par G. SAUTTER, « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », *Cahiers d'Études Africaines*, 1967, vol. VII, p. 219-299, 5 fig., bibliographie. L'auteur a pu disposer pour ce travail d'une masse de documents de première main, consultés à Brazzaville avant 1954, et qui ont disparu depuis. Nous avons été obligé, pour notre part, de faire appel à des notes ou articles épars publiés dans les bulletins, journaux ou revues au cours de cette période, ou immédiatement après.

2. Le tableau retrouvé et publié par G. SAUTTER indique 127 250 travailleurs de 1921 à 1932. En 1934, un article publié à l'occasion de l'inauguration du C.F.C.O. dans une revue semi-officielle locale, parle « d'une armée de 150 000 travailleurs ». Citant un rapport administratif, le *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*,

lointaines demandèrent une organisation complexe. Ainsi, Oubanguiens et Tchadiens (surtout des Banda et des Sara) étaient mis en route à Bangui par voie fluviale, après visite médicale, et devaient être accompagnés d'un médecin ou d'un infirmier ; ils recevaient leur nourriture, mais aidaient l'équipage à charger le combustible dans les postes à bois, tout le long du parcours. A Brazzaville, ils étaient accueillis dans des « camps de transition » où ils devaient rester de deux à quatre mois, afin de s'habituer dans une certaine mesure à un climat assez différent de celui qu'ils connaissaient. Après cette période d' « entraînement », ils étaient mis en route par détachements de 240 hommes, soit par Léopoldville et le C.F.M.L., soit directement. Dans le premier cas, ils recevaient une tenue de toile, du petit matériel (seaux, sacs, lampes-tempête, gamelles, nattes...) et trois jours de vivres. De Matadi à Pointe-Noire, leur transport était assuré par un vapeur de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, puis ils prenaient le train jusqu'à leur chantier d'affectation. Quand les travaux furent plus avancés, Mboulou-« Main-d'œuvre » (Les Saras) devint un camp de transit où les travailleurs étaient mis quelque temps au repos. Mais d'autres étaient envoyés de Brazzaville à Mvouti, par détachements de 80 hommes. Ils empruntaient la voie ferrée jusqu'à Mindouli, puis des camions bâchés jusqu'au terminus de la route. L'escorte comptait quelques gardes et un sous-officier européen ; vivres et matériel étaient fournis de la même façon. Dans le Mayombe, les effectifs étaient réorganisés par groupes de 200 individus (10 unités de 20 hommes), dont chacun avait son camp, placé sous la responsabilité d'un militaire. Au retour, les libérés en bonne santé rentraient à Brazzaville par le Niari, en groupes encadrés, mais à pied, les inaptes et les malades seuls étant transportés par camions[1]. Le bateau les rapatriait ensuite dans leur pays d'origine.

Les pertes en vies humaines qui ont été enregistrées au cours de la construction ont fait l'objet de controverses violentes et passionnées, où les intentions polémiques se mêlaient souvent aux soucis humanitaires. Dès 1929, on répétait déjà la phrase célèbre dont la paternité est discutée : « Sous chaque traverse de ce chemin de fer gît le cadavre d'un travailleur qui a collaboré à sa construction » ; et l'on ajoutait qu'il avait aussi coûté la vie à un Européen par kilomètre. L'image est frappante, mais fausse, puisqu'elle signifierait 500 000 morts africains, et plus de 500 morts Européens[2]. Sur la section de Brazzaville, on enregistra une proportion de décès de 1 %, taux minime, et considéré comme habituel sur les grands chantiers, en Afrique ou ailleurs. Sur la section de Pointe-Noire, il n'en fut pas de même dès qu'on aborda le Mayombe, où la pluie et le brouillard fréquents, un travail plus pénible dans un milieu de forêt dense, l'inexpérience des travailleurs et des cadres au cours des premières années, eurent de graves conséquences. « Dans cette région du Mayombe, tout est hostile : climat pénible, avec des pluies et le brouillard pendant une grande partie de l'année. Portage inévitable le long de véritables sentiers de chèvres, dans un pays montagneux. Endémicité de la dysenterie. Difficultés de ravitaillement en vivres des chantiers »[3]. La mortalité aurait été ici de 19,3 % des hommes incorporés[4].

Le Service médical fut développé au maximum ; rien que dans le Mayombe, il y eut trois stations sanitaires et cinq médecins. Les résultats obtenus furent très nets : en 1929, la mortalité des travailleurs noirs était tombée, sur l'ensemble de la ligne, à 2,4 %[5]. Les Européens payèrent

fin 1933, distingue les « recrutés » (120 000 individus) et les « volontaires » (28 000 individus). Les mêmes sources fournissent la proportion de 1/5 de recrutés « locaux », c'est-à-dire dans la zone du chemin de fer : cela représenterait un peu moins de 25 000 hommes ; le tableau publié par G. Sautter porte, pour cette même zone, 24 575 hommes, le plus grand nombre étant fourni avant 1928. Dans ses limites actuelles, la région du Kouilou, peu peuplée, semble avoir été assez peu touchée directement.

1. Consignes officielles du gouvernement général pour l'acheminement et le rapatriement des travailleurs du chemin de fer. Brazzaville 1928.

2. On admet que 200 Européens environ, collaborèrent à la construction.

3. Rapport du médecin-inspecteur Boyé, pour l'année 1926.

4. Cf. G. Boussenot, « La construction du Congo-Océan », *Revue politique et parlementaire*, Paris, 10 octobre 1929.

5. Nous n'avons trouvé nulle part de chiffres concrets ou globaux concernant les pertes en vies humaines enregistrées sur les chantiers. Cependant, un fonctionnaire congolais, qui fut employé au Service de la Main-d'Œuvre sur la section du Mayombe pendant la construction de la voie ferrée, nous a affirmé qu'il fallait compter une cinquantaine de morts par jour entre 1924 et 1928, c'est-à-dire jusqu'à ce que le Service Sanitaire soit bien

aussi un tribut important : nombre d'entre eux durent être rapatriés d'urgence, épuisés par la fièvre et la dysenterie ; d'autres moururent sur place de maladie ou d'accidents, comme Saint-Paul, Holle, Fourastié, Guéna, Patra, dont les gares perpétuent le nom. Il y eut un essai d'utilisation de la main-d'œuvre asiatique : en juillet 1929, 786 travailleurs arrivèrent d'Indochine ; on pensait que leur adaptation au climat humide serait meilleur que celle des Sara et des Banda, et leur rendement supérieur, mais ils furent dépaysés par le milieu forestier, et subirent également des pertes. Surtout, le recrutement avait fait appel à des éléments non spécialisés et plus que douteux ; ils donnèrent l'exemple d'une mentalité désastreuse, avant même d'être débarqués, d'une indiscipline constante, et durent presque tous être rapatriés avant l'expiration des délais prévus. L'expérience ne fut pas poursuivie, et le chemin de fer Congo-Océan resta essentiellement l'œuvre des travailleurs d'Afrique Équatoriale Française.

Les prévisions concernant le trafic futur avaient été très optimistes. On y avait inclus les minerais déjà exploités dans le Niari, et les productions qui ne manqueraient pas de se multiplier tant dans les régions traversées que dans le nord du Congo, en Oubangui et au Tchad, dès lors qu'une voie d'évacuation serait ouverte (bois, café, cacao, coton, oléagineux, etc.). On pensait également que la voie serait utilisée pour le passage en transit de marchandises en provenance ou à destination du Congo Belge. Certains n'hésitaient pas à parler de 600 000 t par an dans un avenir assez rapproché, mais il fallait d'abord aménager le port et la ville de Pointe-Noire[1].

B. LES ÉTAPES DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Avant même que ne soit décidée la construction du chemin de fer, des études d'urbanisme concernant le terminus maritime avaient été menées à bien. Certains craignirent pendant longtemps que la concurrence du C.F.M.L. ne réduise à peu de chose le rôle de Pointe-Noire. Mais les années passant, il devenait évident que le port était une nécessité impérieuse : la voie ferrée de la rive gauche avait une capacité d'écoulement réduite — 5 000 à 6 000 t par mois — et la moindre interruption du trafic provoquait des engorgements difficiles à résorber[1]. Il était donc à prévoir que le port aurait un arrière-pays très étendu, et qu'il se développerait parallèlement à une mise en valeur qu'on imaginait volontiers rapide et de grande ampleur. A l'organisme portuaire lui-même devait donc correspondre une ville au plan largement calculé.

Pointe-Noire se trouvait placée, dès sa naissance, sous le signe du commerce dont elle dépendait étroitement. Cette sujétion a marqué tout au long la croissance de l'agglomération. Son histoire est faite d'une succession d'élans — périodes d'euphorie où l'activité urbaine bat son plein — que viennent interrompre des crises plus ou moins longues pendant lesquelles elle se replie sur elle-même. La ville se sait très vulnérable, et s'en est toujours inquiétée : d'où les efforts qu'elle poursuit de nos jours pour mieux asseoir son économie.

organisé. Ceci représente bien, d'ailleurs, quelque 19 à 20 % des effectifs utilisés. On pourrait donc avancer prudemment les calculs suivants, à partir des pourcentages connus :

Section de Brazzaville, 1924-1928	: 1 % × 8 000 × 5	400 hommes
Section de Pointe-Noire, 1924-1928	: 19,5 % × 10 000 × 5	9 750 hommes
Ensemble ligne, 1929-1934	: 2,4 % × 25 000 × 5,5....	3 300 hommes

Ainsi, le total en pertes humaines aurait été d'environ 13 500 hommes, officiellement, au cours des dix à onze années de travaux réguliers, soit 9 % de la totalité des effectifs utilisés. Le C.F.C.O. n'a donc pas coûté « un travailleur par traverse posée ». Le bilan n'en est pas moins sévère, et l'on comprend les réactions de certains. Mais pouvait-il en être autrement, sans moyens mécaniques, et dans les conditions qu'offrait en particulier le Mayombe ?

Il est intéressant de rapprocher ces chiffres de ceux auxquels parvient G. SAUTTER à partir de sources différentes : entre 14 100 et 14 500 morts entre 1921 et 1934 (*op. cit.*, p. 269). Il est exact qu'il faudrait tenir compte sans doute, pour serrer la vérité de plus près, des morts non recensés (décès après départ des camps, des formations sanitaires ou de l'hôpital). L'auteur estime que le chiffre de 16 000 morts en tout est un minimum. Nous souscrivons entièrement à cette opinion.

1. De janvier à décembre 1934, première période d'utilisation complète, le C.F.C.O. transporta environ 15 000 t de marchandises, en dehors du trafic local.

2. En 1924, 23 000 t étaient en attente à Matadi, et 18 000 t à Kinshasa. Les autorités belges se décideront d'ailleurs à refaire la ligne pour porter son écartement de 0,76 m à 1,067 m, en 1934.

1. La naissance de la ville.

Le site imposé aux urbanistes pour la construction de la ville offrait maints inconvénients ; ils s'employèrent à en tirer le meilleur parti. Mais pendant plus de dix ans, c'est sur le C.F.C.O. que se portèrent les plus grands efforts, et Pointe-Noire fut considérée avant tout comme un poste de commandement et une base nécessaire. C'est plus tard seulement qu'elle prit son visage urbain.

a) Les conditions physiques et humaines de l'implantation urbaine

Le rapport de la mission hydrographique de 1910-1911 avait souligné sans équivoque que si la baie de Pointe-Noire offrait des avantages indiscutables quant à l'établissement d'un port, les conditions terrestres étaient beaucoup plus médiocres ; il parlait de « défectuosité dans la configuration et la nature du terrain » rendant indispensables de gros travaux d'assainissement et d'aménagement. Le site urbain s'avère en effet fort mauvais. La région déprimée qui s'étend entre la côte et le rebord occidental du plateau mesure en cet endroit 7,5 km de largeur. Elle peut être divisée en deux zones parallèles. Au nord-est, une série de croupes très aplanies ont été découpées en lobes arrondis ou en lanières étroites par un réseau dense de petits cours d'eau qui naissent en général au pied du talus, mais dont quelques-uns viennent parfois de plus loin (Gambouissi, Mvoussi, Koulombo). Presque toutes se réunissent en un seul organisme, la Songolo, qui se fraie difficilement un chemin jusqu'au rivage dans un lit encombré de papyrus et de végétation arbustive. La marée, qui gêne l'écoulement des eaux en dépit de sa faiblesse, a favorisé les dépôts alluviaux tout le long des rivières qui serpentent et parfois stagnent dans des vallées très humides tapissées d'une couche épaisse de débris végétaux. Dans les interfluves, l'altitude varie entre 10 et 25 m.

Entre cette zone relativement élevée et la côte, se place un liséré de plaines basses ayant de 200 à 600 m de largeur, et qui se tient partout au-dessous de 10 m. Le long de la « Côte Sauvage » — au sud-est de la Pointe Noire — le sable s'y est accumulé en dunes allongées parallèles au rivage qui limitent une plage étroite. Mais au fond de la baie, des dépôts alluviaux remaniés et des cordons sableux ont constitué une aire au relief indistinct, où s'allongent partout des bas-fonds marécageux qui ne laissent entre eux que des passages sinueux. Au début du siècle, une passe de 2 m de profondeur s'ouvrait à la base du cap, communiquant avec la lagune Tchikobo, étendue d'eau saumâtre très digitée alimentée à chaque flux, où de petites embarcations pouvaient venir se mettre à l'abri. Elle se divisait en trois parties principales, d'une superficie totale de 120 ha : Tchikobo-aval, lagune des Manguiers (à cause d'une butte la dominant, couverte par ces grands arbres fruitiers, et rebaptisée plus tard « Bois d'Amour »), Tchikobo-amont. Celle-ci n'était séparée que par un seuil bas et étroit d'une autre dépression marécageuse dite Tchikatanga, et qui rejoignait la Loya près de son embouchure. La pointe rocheuse se trouvait ainsi presque séparée du continent.

La topographie n'était guère plus favorable vers le nord, avec les bas-fonds humides ourlant la côte, et entretenus par les moindres ruisselets. Enfin, si l'altitude se relevait un peu à quelques centaines de mètres dans l'intérieur, on arrivait rapidement à la Tchinouka et à ses nombreux petits affluents qui formaient un ensemble de vallées aussi mal drainées que les autres. Aussi, le rapport Audoin ne pouvait-il retenir, comme zone propre à la construction, qu'une bande de terrains divisée en deux parties : à l'ouest de la lagune Tchikobo-aval, la pointe elle-même où, entre les cotes de 4 m et 8 m, on pouvait disposer de 60 à 80 ha ; au nord-ouest de la lagune des Manguiers, une zone rectangulaire orientée nord-sud où la courbe hypsométrique de 5 m enserrait 170 ha compris entre les bas-fonds littoraux et ceux de la Tchinouka. C'est sur cette base que fut élaboré le premier plan de lotissement de Pointe-Noire, présenté en mai 1914 par le capitaine Milhau, officier d'artillerie et chef de la mission du Cadastre.

Le plan établi prévoyait une ville nettement moins étendue que ne le firent les projets ultérieurs, et qui se moulait sur la côte. On y distinguait un « quartier de la Pointe », triangle d'une quinzaine d'hectares implanté à la base du cap, au sud-est du phare, et flanqué d'une gare maritime,

terminus de la voie ferrée. Sa position déterminait sa fonction portuaire, et l'on y avait réservé l'emplacement des divers services publics (wharf, douanes, bureau de poste annexe) et privés (compagnies de navigation), ainsi que les logements du personnel européen. Deux routes à établir en remblai franchissaient la lagune pour atteindre le quartier principal dit « quartier de la T.S.F. » (station de télécommunications). Épousant les formes d'une longue échine de terrain, il mesurait 3 km de longueur sur 0,7 km de largeur moyenne, couvrant ainsi près de 180 ha. Il était divisé par un jardin public de 7 ha en deux parties inégales, où se dessinait un réseau de rues orthogonales déterminant des lots de 8 000 m², dont chacun devait être divisé en 4 lots de 40 × 50 m. La fonction était à la fois résidentielle et administrative, bâtiments et services divers se dispersant à travers la ville. Un certain regroupement était cependant amorcé près du palais du gouverneur général, avec la Banque de l'A.E.F., l'hôtel des postes, la mairie, ainsi que l'église et un théâtre, dans la partie sud. Dans la partie nord étaient placés écoles, bureaux du Gouvernement Général, Travaux publics, Palais de Justice, Trésor... Un village indigène d'une vingtaine d'hectares se trouvait en position septentrionale, dominant la zone de confluence Tchinouka-Songolo ; mais d'autres étaient prévus en divers points, sur l'autre rive des cours d'eau. Enfin, l'hôpital était judicieusement installé sur la partie la plus élevée et la mieux ventilée (cote 17 m), à l'est de la Tchinouka.

L'exécution de ce plan fut naturellement repoussée à des jours meilleurs. Repris après la guerre, il aurait donné à Pointe-Noire une physionomie assez semblable à celle de Libreville, avec des quartiers d'habitat traditionnel enserrant la ville « européenne », et bloquant plus ou moins son développement vers l'intérieur. Une zone industrielle n'aurait pu que s'allonger en bordure de la Côte Sauvage, mais elle aurait été mal desservie par la voie ferrée, qui contournait la lagune Tchikobo et se dirigeait vers le nord, franchissant la Songolo par un pont de 20 m et passant à l'ouest de Loandjili, comme si elle devait rejoindre le Kouilou. Quant au port lui-même, il comprenait, outre l'extrémité arrondie de la pointe, un espace délimité par une jetée de 2 500 m au tracé tourmenté, abritant quais et terre-pleins à remblayer.

Les études reprises après 1918 se firent sur des bases plus larges, mais impliquaient des travaux préparatoires importants, prévus déjà par la mission Audoin. Celle-ci avait proposé : le drainage de la lagune Tchikobo pour obtenir son assèchement relatif, avec défrichement, puis reboisement en essences utiles telles que filaos, eucalyptus et bambous, ou encore mise en culture (maraîchage) ; l'assainissement de la Loya, en détournant son cours supérieur, la Tchimagni, et en lui ouvrant un accès direct sur la côte ; l'assainissement de la Tchinouka par un drainage à ciel ouvert, la plantation d'arbres absorbant beaucoup d'eau, et un aménagement de l'estuaire de la Songolo par des épis maintenant l'ouverture sur la baie. Avec le début des travaux du chemin de fer, en 1921, il était urgent d'établir un plan de lotissement, afin d'éviter une implantation anarchique des maisons de commerce, des bâtiments administratifs et des habitations particulières qui allaient s'installer rapidement, se repliant de Loango ou venant d'ailleurs.

La situation foncière était assez simple en 1920 sur cette parcelle de côte. Sur l'ensemble des terres s'étendant entre la Songolo et le littoral se dressaient quelques groupes de cases, disposées parfois en ordre très lâche : sur les rives de la lagune Tchikobo, deux hameaux de 13 et 9 cases, portant le même nom de Tchibota, et un peu plus au sud, un autre hameau appelé Mpita. Vers l'est, le village de Tchinouka éparpillait ses habitations des deux côtés de la rivière, devenant ici Mbonza et là Tandousinga. Enfin, le plateau le plus élevé portait au nord-ouest Mvoumvou et au sud-est Tié-Tié, ainsi que leurs dépendances. Ces derniers n'étaient pas intéressés dans l'immédiat par les projets d'urbanisation. Quant aux autres, leur déplacement n'offrait aucune difficulté : ils pouvaient être recasés aisément à courte distance.

Beaucoup plus gênantes étaient certaines concessions territoriales accordées entre 1883 et 1920, ou dont l'achat aux notables indigènes avait été ratifié pendant cette période. Si les concessions Ancel et C.F.B.C., de petite taille et assez excentrées, pouvaient être négligées, il n'en était pas de même pour la propriété Tréchot, comptant 32 ha et située au milieu de la future agglomération. Ce terrain avait été sollicité à la fin de 1909 par un particulier (de Balsemao), en vue de s'y livrer à l'élevage ; mais dès 1910, il le rétrocédait à la C.F.H.C., alors propriétaire d'une factorerie à Loango, c'est-à-dire aux frères Tréchot (il semble bien, en l'occurrence, n'avoir joué que le rôle

de prête-nom)[1]. Bien que le titre de propriété définitive et gratuite ait été obtenu par eux en 1914, aucune mise en valeur n'avait jamais été réalisée ; en 1919, on n'y voyait encore qu'une case de gardien. Il s'agissait simplement d'une opération spéculative qu'avaient montée les frères Tréchot, avec le sens aigu des affaires qui les caractérisait. Le nouveau plan de lotissement de Pointe-Noire dut ainsi faire la part des situations acquises, et abandonner en grande partie le projet de 1914, en fixant l'ossature de la ville actuelle.

Désormais, la future Pointe-Noire comprenait trois ensembles principaux, correspondant à trois niveaux topographiques. Le niveau inférieur restait celui de la pointe rocheuse, où les cotes n'atteignent pas 8 m. Ce quartier, dit « quartier Djindji », devait être étroit et allongé, pour laisser suffisamment de place au réseau ferré, à la gare et à ses dépendances, et ne pas dépasser au nord-ouest le niveau du wharf, au-delà duquel allait s'aménager le port de batelage. Mais les travaux de remblaiement permettraient de l'étendre vers le sud-est, à l'intérieur de la grande boucle dessinée par la voie ferrée : en rasant diverses buttes, en rejetant de la terre prise ailleurs, on pouvait combler la lagune Tchikobo-amont, et la transformer en un jardin public se développant autour des bâtiments de l'administration territoriale et de l'école, implantés sur un pédoncule légèrement surélevé[2]. Le réseau des voies offrait ici un dessin assez compliqué, délimitant des parcelles aux formes et aux dimensions très variées. Le niveau moyen, relié au précédent par une large et très longue avenue rectiligne, se tenait entre 10 et 13 m, un peu à l'écart des marécages. Il présentait un plan classique en damier, qu'interrompait seulement, sur son flanc nord-ouest, la grande propriété rectangulaire de la C.F.H.C., et au nord, l'emplacement d'un parc de verdure à créer sur la rive gauche de la Tchinouka. L'hôpital était prévu plus à l'est, au-delà de la rivière. Enfin, le niveau supérieur était réservé à l'habitat traditionnel : le « Village indigène » prenait place sur le plateau de 12-15 m, en forme de triangle, que limitent la Tchinouka et la Nfallo. Son plan était amorcé seulement : sept rues disposées en rayons, et divergeant à partir d'une place semi-circulaire ; il suffirait de les allonger au fur et à mesure des besoins. La zone industrielle était réservée, le long de la Côte Sauvage, à proximité de la voie ferrée qui se dirigeait désormais vers l'est–nord-est. Il ne restait plus qu'à entrer dans l'ère des réalisations.

b) Les premiers travaux

En septembre 1922, le Conseil de gouvernement approuvait le cahier des charges qui avait été élaboré, et autorisait la vente aux enchères publiques des terrains figurant au plan de lotissement. Le prix en était fixé de 2 à 10 F le mètre carré selon les lots ; les acquéreurs s'engageaient à construire en dur dans un délai raisonnable, et à couvrir les bâtiments en matériau incombustible. L'occupation des parcelles se fit assez lentement, et pendant une dizaine d'années, c'est l'Administration qui témoigna de la plus grande activité. L'intérêt commercial de la ville ne pouvait en effet se manifester pleinement qu'au moment où le Congo-Océan entrerait en service. La Société des Batignolles avait bien reçu l'autorisation d'exploiter les tronçons achevés, et dès 1930 on voyageait entre Brazzaville et Pointe-Noire grâce à une navette de camions qui faisaient la liaison entre Loudima et Mvouti ; mais ce système, pratique pour les hommes, ne l'était pas pour les marchandises, qui continuaient de passer par Léopoldville et Matadi. Il suffisait donc aux principales sociétés de prévoir l'avenir, et d'engager les travaux afin qu'ils se trouvent achevés à temps. C'est ce que firent entre autres la C.P.K.N., la C.F.B.C., la C.F.S.O. (Compagnie Française Sangha-Oubangui). Le canevas du plan ne se remplit donc qu'avec une sage lenteur. De 1921 à 1926, on vit s'élever les bâtiments des Travaux publics, l'hôtel des postes, la douane, la paierie, le phare, tous situés dans le quartier Djindji. En 1927, ce fut le tour d'un hôpital, alors situé face à l'emplacement de la gare, et de nombreux logements de fonctionnaires. Entre 1928 et 1930, s'achevèrent l'école urbaine, les bureaux de la colonie, la prison, le tribunal, la case de passage officielle, la gare

1. Ils étaient cinq, nés à Guerrigny, dans la Nièvre. François était arrivé le premier au Congo, en 1887 ; les quatre autres, Henri, Aimé, Louis et Ernest, en 1889. Fondateurs de la C.F.H.C., plus tard C.F.H.B.C., ils sont restés des figures quasi légendaires du Congo septentrional. Deux d'entre eux y sont morts, en 1905 et 1919.

2. Ces deux bâtiments sont aujourd'hui le garage administratif et la crèche de Pointe-Noire.

maritime, mais également l'école et le dispensaire du village indigène, le camp des gardes, et plusieurs bâtiments commerciaux. L'adduction d'eau était réalisée grâce à une grosse canalisation plongeant dans le lac de Gambouissi, et alimentant l'agglomération par gravité. Plus de 300 000 m³ de terre avaient été déplacés, et 12 ha assainis. En 1931, Pointe-Noire n'était pourtant encore qu'un semis de constructions éparses parmi le quadrillage des rues en terre, qu'on était en train d'empierrer. Seul, le quartier Djindji offrait un aspect plus achevé. Le trafic se faisait dans le port grâce à un wharf en béton armé équipé de plusieurs grues, où accostaient une dizaine de chalands de 20 t qui procédaient au chargement et au déchargement des navires mouillés devant la baie. Les

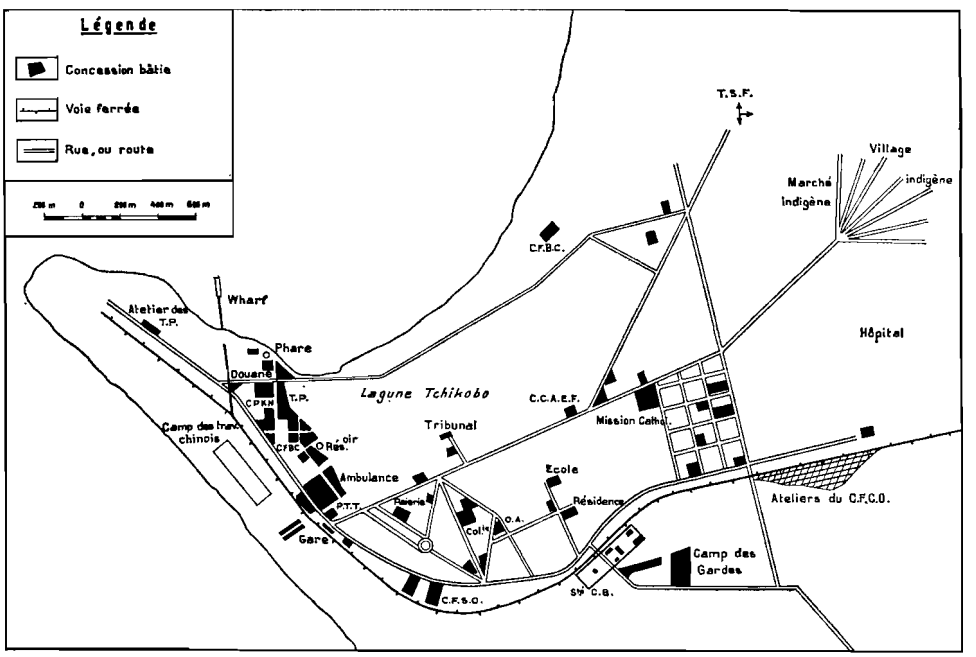


FIG. 91. — Pointe-Noire en 1931.

cargos ne pouvaient aborder eux-mêmes, mais la facilité de manœuvre était déjà assez satisfaisante, et les compagnies maritimes avaient supprimé dès 1928, la surtaxe de 10 % appliquée dans les rades foraines. La ville comptait environ 300 Européens, et 2 000 à 3 000 habitants autochtones, dont le ravitaillement n'était pas toujours aisé[1].

Le paysage urbain que présentait alors Pointe-Noire était fort disparate (fig. 91). Au cours des premières années, il avait fallu parer au plus pressé pour loger le personnel des entreprises de construction et des services déjà en place. Certaines cartes postales d'époque nous restituent l'aspect des habitations. On avait utilisé la technique déjà en usage à Loango depuis longtemps, et qui consistait à surélever le plancher de quelques décimètres grâce à des pilotis de bois, pour l'isoler de l'humidité. Les parois latérales étaient en planches de sciage disposées verticalement, et le toit en tôle ondulée, à deux pans égaux peu inclinés. Sur chacune des grandes façades, se trouvait une galerie en panneaux de papyrus tressés selon la méthode Vili ; légèrement moins hautes, ces galeries donnaient sur l'extérieur par deux petites ouvertures rectangulaires à volets pleins se rabattant pour la nuit, et maintenus entrouverts le jour par une baguette. On accédait à la porte par un escalier rustique. La station de télécommunications était même entièrement en matériau végétal : panneaux de papyrus et tuiles de bambou. Ces constructions alternaient, le long des

1. En 1925, par exemple, on frisa la catastrophe ; il restait en stock 1 t de riz au mois de novembre, pour nourrir les 5 000 ouvriers des chantiers du C.F.C.O., lorsqu'un bateau en débarqua 40 t.

rues, avec les bâtiments neufs en dur : blocs massifs des nouvelles factoreries, à l'aspect de forteresses, au fronton desquelles s'étalait le sigle des sociétés, ou résidences plus élégantes des hauts fonctionnaires, couvertes déjà en tuiles mécaniques, dont la présence à cette latitude n'était pas sans étonner un peu.

Le rythme des travaux fut stimulé en 1930 par les projets concernant le port lui-même. Déjà, en 1929, on avait décidé d'aménager un port de batelage, entre le wharf et l'extrémité du cap, puis d'en étendre la superficie grâce à une digue de protection de 500 m, prolongeant la pointe et s'incurvant pour atteindre des fonds de 12-13 m. Deux môles obtenus par remblaiement auraient permis l'accostage de cargos moyens, un quai devant être réservé au bois (on commençait d'entrevoir les possibilités offertes par le Mayombe). Grâce à cet aménagement, le trafic aurait pu atteindre plusieurs centaines de milliers de tonnes (le wharf ne pouvait manipuler plus de 100 000 t par an), et l'on n'hésitait pas à parler du « nouveau Dakar de l'Afrique tropicale ». Au début de 1931, 15 millions furent accordés pour engager les premiers travaux du port de batelage, mais déjà se préparaient les plans d'un grand port en eau profonde pour lequel fut votée la même année une autorisation d'emprunt de 300 millions. Malheureusement, on se trouvait en pleine crise économique, et les crédits se réduisirent bientôt à 190 millions seulement : il fallut donc étaler l'échelonnement des réalisations, en espérant un retour à des jours meilleurs, et l'on décida de procéder par étapes : la première devait être adaptée aux besoins de l'exploitation au cours des premières années.

La construction du C.F.C.O. entrait cependant dans sa phase finale. A partir de 1932, le chemin de fer et la ville s'équipèrent en même temps, celle-ci afin de répondre aux besoins nouveaux entraînés par le fonctionnement de la voie ferrée — passage et séjour des voyageurs, entretien et réparation du matériel roulant — et par une augmentation prévisible de la population urbaine. C'est pendant cette période que furent mis en place les hangars et les ateliers du C.F.C.O. (Km 4), ainsi que la gare des voyageurs, dont le style normand n'est pas sans surprendre (elle est presque la copie de celle de Deauville), mais aussi de nombreuses villas pour les cadres civils et militaires, et la maternité. En 1932, 240 ha étaient affectés à l'installation d'un aérodrome militaire, où s'élevèrent bientôt des bâtiments, amorce du quartier actuel de l'Aviation. Mais c'est aussi de cette époque que date l' « hôtel Ottino », à l'origine « hôtel Terminus », et qui, situé à proximité de la gare, devait recevoir les voyageurs, comme tant de ses homologues métropolitains. Il ne fonctionna cependant que de 1934 à 1937, puis fut racheté par l'Administration, pour 3 578 000 F. Enfin, symbole d'une vie régionale dont Pointe-Noire devenait le centre, un premier concours agricole était organisé en 1933, où les producteurs indigènes présentèrent les légumes de leurs jardins et les produits du petit élevage. Dans l'esprit des responsables, il s'agissait d'encourager une activité qui serait directement utile au ravitaillement de la ville et des bateaux.

Le 10 juillet 1934, le gouverneur général Antonetti, qui avait mis toute son énergie au service de l'entreprise, inaugurait la voie ferrée et posait le lendemain la première pierre du futur grand port. Une nombreuse délégation parcourait la cité nouvelle, et s'étonnait des changements survenus : « Sur l'emplacement où il y a moins de deux lustres, seuls les animaux sauvages imprimaient leurs traces sur le sable, une cité a surgi, pimpante, ordonnée, agréable à l'œil, avec ses maisons polychromes, ses toits de tuiles, ses avenues bien tracées. La ville de Pointe-Noire, constamment balayée par le vent du large, voit sa salubrité naturelle sans cesse accrue par les aménagements qui s'y poursuivent »[1]. Depuis 1932, la Compagnie des Chargeurs Réunis avait ramené sa tête de ligne de Matadi à Pointe-Noire, et une grande réception fut offerte sur le paquebot *Savorgnan-de-Brazza,* qui était ancré au large. Tout permettait de bien augurer de l'avenir ; la ville abritait désormais plus de 5 000 habitants, dont 500 Européens.

Il restait cependant à faire de Pointe-Noire un port de valeur internationale, pour que le développement de la ville se poursuive. Son rôle paraissait défini avec beaucoup d'optimisme dès

1. Revue *A.E.F.*, 1934, n° 36, p. 19. Il faut faire la part du lyrisme journalistique dans cette description ; la « salubrité naturelle » de la ville était une vue de l'esprit. S'il était besoin de l'accroître, c'est justement parce qu'elle laissait à désirer...

1934 : « Pointe-Noire jouera tôt ou tard dans l'Atlantique équatorial, le rôle de ses devancières dans l'Atlantique occidental : grand port de commerce en temps de paix, et base de ravitaillement de notre flotte en temps de guerre ; escale obligatoire sur la grande route du Cap ; point de transit pour les échanges rapides entre l'Amérique du Nord et l'océan Indien, lorsque l'inévitable soudure avec les réseaux voisins étant faite, le Congo-Océan sera devenu effectivement ce qu'il est déjà en puissance : une des transversales du futur Transafricain »[1].

2. Croissance urbaine et fluctuations économiques.

C'est seulement à partir de 1934, après l'achèvement de la voie ferrée, que Pointe-Noire commença d'avoir une vie propre ; mais celle-ci dépendait en grande partie du port, qui restait à construire. Pendant les trente années suivantes, la ville connut une activité très irrégulière, sur laquelle se calquait le rythme des constructions. Ce sont ces « périodes » de la vie urbaine qui seront examinées maintenant.

a) La mise en place de l'infrastructure portuaire (1934-1942)

Au cours des cinq années qui précédèrent la guerre de 1939-1945, presque toute l'activité de Pointe-Noire fut polarisée par la construction de son port en eau profonde. Les plans en avaient été dressés par l'ingénieur de T.-P. Blosset, entre 1928 et 1930, approuvés en 1931, et mis en adjudication le 4 octobre de la même année. C'est la Société de Construction des Batignolles qui emporta ce marché, résultat logique lorsqu'on pense qu'elle était en train de terminer le C.F.C.O., qu'elle avait acquis en le construisant une expérience considérable, et qu'enfin son matériel et son personnel se trouvaient sur place. Le marché de gré à gré ayant été approuvé à Paris en mars 1934, la pose de la première pierre marqua effectivement la mise en route des travaux, qui s'échelonnèrent sur huit années[2].

Les étapes de la réalisation ne présentent qu'un intérêt technique secondaire. L'un des problèmes majeurs consista cependant à trouver et transporter les matériaux nécessaires à l'enrochement de la jetée et des digues. Le bassin sédimentaire côtier n'offrait aucune ressource en ce domaine, et il fallait se tourner vers les batholites granitiques du Mayombe. Des prospections serrées avaient eu lieu déjà, concernant les massifs situés soit sur le tracé de la voie ferrée (Km 72, Km 102), soit le long du Kouilou, notamment près des portes de Ngotou. Les premiers semblaient les mieux placés, puisqu'on disposait déjà de la voie de transport, mais une entreprise concurrente proposa néanmoins d'exploiter les seconds, et d'utiliser la voie fluviale : le Kouilou jusqu'à son embouchure, puis un canal (à creuser !) de Bas-Kouilou à Pointe-Noire. Cette solution assez inattendue fut examinée et heureusement rejetée. Elle n'en retarda cependant pas moins l'ouverture des travaux, mais ceux-ci prirent rapidement une ampleur considérable.

Deux carrières furent ouvertes : celle du Km 72 (près de Guéna) pouvait être exploitée directement à l'aide de sondeuses et de pelles à godets ; elle fournit surtout les matériaux de petite dimension, à raison de 1 200 à 1 300 t par jour ; celle du Km 102 (Les Saras) exigea d'abord un décapage important, car le granit y était enfoui sous un épais manteau de décomposition, qui fut attaqué hydrauliquement par des « monitors » ; c'est de là que furent amenés les gros blocs de 30 t formant la carapace de protection de la digue, sur la face battue par la houle. Pendant deux ans, le trafic du C.F.C.O. consista donc surtout en enrochements amenés par de lourds convois de 1 000 t circulant sur la section côtière : 2 000 000 t furent ainsi transportées, plus qu'il n'était prévu, car au cours des travaux, on substitua en partie les blocs de granit aux blocs de béton. La digue extérieure put être achevée en juillet 1938, mais le quai de batelage était déjà terminé et équipé (juin 1937). A l'abri de la digue, les terre-pleins furent remblayés grâce à une drague suceuse : elle refoula 2 300 000 m³ pris dans le port lui-même, qui s'en trouva approfondi d'autant ; et en avril

1. Revue *A.E.F.*, 1934, 2e trim., p. 13.
2. Le Gouverneur Antonetti fut rappelé une semaine après la pose de la première pierre. Il mourut quelques années plus tard, ulcéré par cette décision.

1939, le premier paquebot pouvait accoster en eau profonde. A la fin de l'année, Pointe-Noire offrait cinq postes à quai, échelonnés sur 750 m, en dépit de difficultés inattendues : l'existence de fonds vaseux, qui avaient obligé les techniciens à entreprendre des études supplémentaires et à modifier leurs plans. Tandis que le trafic portuaire pouvait se développer, les travaux continuèrent encore pendant trois ans : la digue intérieure fut achevée en décembre 1942. Il fallut attendre la fin de la guerre pour que se posent des problèmes d'extension, et que commencent de nouvelles réalisations, qui se poursuivent encore aujourd'hui.

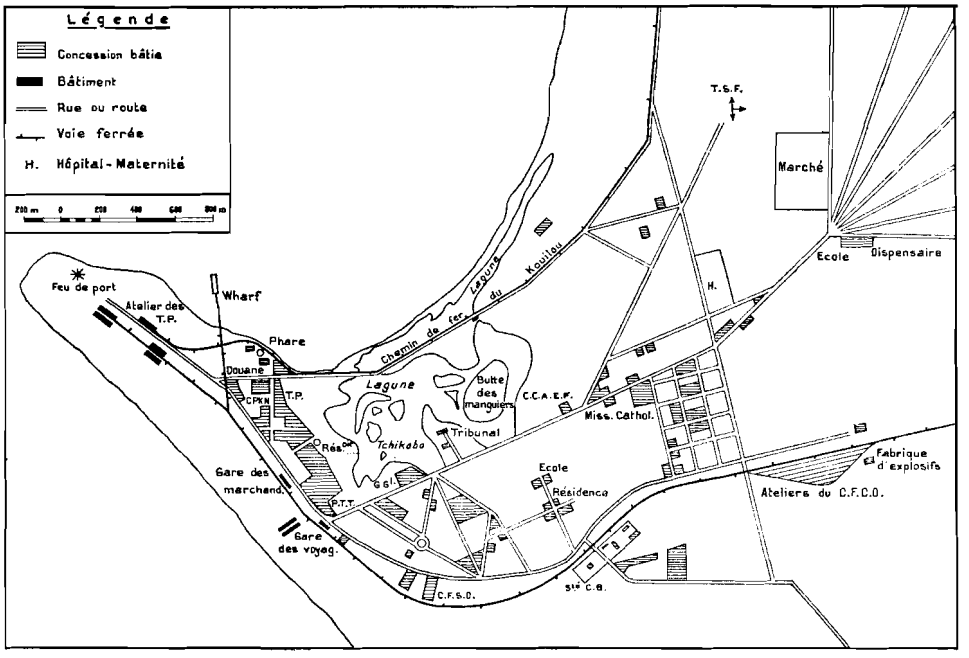


FIG. 92. — Pointe-Noire en 1936.

Pendant ce temps, la ville de Pointe-Noire marquait le pas. C'est pourtant au cours de cette période que vint s'installer la société « l'Industrielle Coloniale » (janvier 1934), absorbée en 1937 par l'Union Électrique Coloniale (UNELCO), qui signait avec le gouvernement général une convention pour l'électrification de la cité. Elle obtenait la concession exclusive de la distribution d'énergie électrique pour tous les usages jusqu'au 1er janvier 1985, mais devait, en vingt mois au maximum, implanter une centrale thermique de 940 ch, établir un réseau de distribution à haute tension, un réseau à base tension d'une quinzaine de kilomètres, et assurer l'éclairage de la voie publique. En 1936, une société portugaise de panification se chargeait de fournir du pain à la ville. Cette même année, Pointe-Noire était érigée en commune mixte, décision qui consacrait sa vitalité, en laissant en partie la charge de l'administration urbaine à sa propre population. Il restait pourtant encore bien des transformations à réaliser, pour donner à l'agglomération un aspect digne du rôle qu'elle voulait tenir. A la veille de la guerre, selon un témoin oculaire, le quartier résidentiel du Plateau n'était encore bâti que de façon très lâche, et à part l'hôtel du Plateau, les maisons étaient pour la plupart en planches, et couvertes de tôle ondulée. L'atmosphère n'en paraissait pas moins détendue : tout le monde se connaissait, et se retrouvait deux ou trois fois par semaine au « Cercle Européen » ou à l'hôtel du Plateau pour danser, jouer au bridge, et se distraire d'une ou d'autre façon.

Cet aspect de l'habitat urbain donnant une impression de construction hâtive et inachevée, ne devait pas être particulier à Pointe-Noire, puisqu'en 1937, le Gouvernement Général, afin de faire pression sur le secteur privé, prenait un arrêté fixant les règles d'hygiène et de salubrité qui devaient être respectées dans toutes les agglomérations de l'A.E.F. Il rendait obligatoire la construction

en dur, à l'aide de matériaux imputrescibles. Les pièces d'habitation ne pouvaient avoir désormais moins de 50 m³, et seraient munies d'un plafond. L'écoulement des eaux usées se ferait dans un puisard et des fosses septiques ; les caniveaux creusés par les Services Publics seraient entretenus par les propriétaires de terrains. Toute nouvelle construction dépendait désormais d'une autorisation délivrée par le Service d'Hygiène. Tout bâtiment non conforme à ces dispositions était appelé à disparaître rapidement. Mais la guerre vint interrompre, ou du moins ralentir beaucoup ces efforts de modernisation, en coupant l'Afrique Équatoriale Française de la métropole. L'activité urbaine fut pendant six ou sept ans à l'image de celle du port : très ralentie. Ainsi le trafic portuaire de 1946 — environ 100 000 t de marchandises — retrouvait-il à peine celui de 1938 (104 000 t). La ville ne connut une sérieuse animation qu'en 1942 et 1943, avec le passage des Forces Françaises libres et de leur matériel, en transit vers Brazzaville et le Tchad. Le hasard voulut donc que Pointe-Noire eût à sa disposition un remarquable instrument de développement économique, au moment où les événements internationaux ne lui permettaient pas de s'en servir. Ce fut pour la ville une période, sinon de difficultés, du moins de sommeil : on ne construisait plus, on ne faisait plus de projets, dans l'attente d'un retour à des circonstances plus favorables.

b) L'essor de Pointe-Noire et la crise de 1952 (1946-1954)

La fin de la guerre ne modifia pas immédiatement la situation, car il fallait d'abord que reviennent ceux que la mobilisation avait éloignés, et qu'arrive un contingent nouveau d'Européens, ce qui se produisit surtout à partir de 1946[1]. Deux facteurs très différents allaient provoquer un essor rapide de la ville : le développement de l'exploitation forestière dans le Mayombe d'une part, et l'élévation de Pointe-Noire au rang de capitale politique du Moyen-Congo d'autre part. On sait que la réouverture des débouchés commerciaux et la croissance mondiale des besoins en bois firent sentir leurs effets dans la région à partir de 1947-1948. Il est significatif que la Chambre de Commerce du Kouilou-Niari, qui a son siège à Pointe-Noire, ait été fondée en mars 1947, son premier président ayant été un forestier. Certes, les chantiers étaient en brousse, mais la direction des sociétés s'installait souvent en ville, où se trouvaient de surcroît plusieurs scieries, et surtout les organismes bancaires indispensables au fonctionnement régulier des entreprises. En outre, l'activité forestière entraîne toujours dans son sillage les maisons importatrices de matériel lourd, et bientôt les courtiers, lorsque le volume de la production devient suffisamment important. Quant au transfert du gouvernement territorial à Pointe-Noire, il fut décidé en 1949 et réalisé en 1950. Il avait d'abord pour but de mieux séparer le pouvoir local du pouvoir fédéral, qui, installé à Brazzaville, pouvait paraître en position d'imposer une tutelle gênante ; ensuite, les atouts économiques de Pointe-Noire étaient bien supérieurs à ceux de Brazzaville ; enfin, certaines arrière-pensées n'étaient sans doute pas étrangères à ce déplacement : moindre extension de Pointe-Noire diminuant les risques de troubles sociaux, possibilité de s'appuyer sur le groupe ethnique Vili considéré comme plus francophile que le groupe Lari, ou de jouer de la vieille rivalité entre Vili et Lari, etc. Quoi qu'il en soit, il fallut, dans les délais les plus courts, assurer l'hébergement des principaux services et de leur personnel.

Cette croissance soudaine de la ville ne pouvait se réaliser de manière anarchique. C'est pourquoi un nouveau plan d'urbanisme fut demandé à l'architecte J. Normand, qui le présenta en 1949. Tenant compte de la situation, et s'efforçant de tirer parti au mieux des défauts du site, il répartit les grandes zones (commerciale, résidentielle, industrielle) à l'intérieur d'un périmètre étendu, car il pensait à juste titre que l'industrialisation recherchée entraînerait une augmentation rapide de la population ; il en estimait les effectifs à 15 000 Européens et 70 000 Africains vers 1970[2]. La zone commerciale était axée naturellement sur la grande avenue médiane ; de part et d'autre, devaient s'étendre les quartiers résidentiels dont le plus septentrional aurait été composé

1. Le port enregistre au débarquement 667 personnes en 1944, 1 754 en 1945 et 4 589 en 1946 ; la balance entre départs et arrivées devait rester favorable aux secondes jusqu'en 1952. Naturellement, nombre de ces arrivants n'étaient qu'en transit, mais ces chiffres sont bien caractéristiques d'un mouvement général.

2. Projet directeur, rapport justificatif, 1949.

de grands immeubles. Une zone de loisirs devait faire face à la Côte Sauvage. Le Village (dit « zone de traditions locales ») restait sur le plateau supérieur où il était implanté, mais gagnait vers l'est pour rejoindre la zone industrielle, desservie par un embranchement du C.F.C.O. L'avenir devait amener l'abandon de plusieurs des objectifs visés, mais ce plan orienta cependant les travaux de construction, et permit aux autorités de contrôler la situation.

La période de quatre années qui s'étend de 1947-1948 à 1950-1951 fut donc marquée par une intense activité dans tous les domaines, par un foisonnement de réalisations et de projets, aussi bien dans le secteur public que dans le secteur privé : exemple typique de ces « à-coups » qui ont caractérisé l'histoire économique de l'agglomération depuis sa fondation, et dont chacun a laissé des traces dans le paysage urbain, sous forme d'immeubles et de bâtiments industriels. Le chef de région écrivait en 1951 : « ... Au moment du transfert du chef-lieu du Moyen-Congo, Pointe-Noire eut une économie en quelque sorte « soufflée ». Cette opération, coïncidant avec l'octroi des premiers crédits-plan, avait entraîné un arrivage important de main-d'œuvre européenne et de fonctionnaires nouveaux. Pointe-Noire avait alors un volume d'affaires et une économie d'une ville de près de 50 000 habitants. »

La plupart des « cases[1] » qui se dressent dans le quartier Djindji et celui du Losange datent de cette époque, et il en est de même pour l'ancienne résidence du gouverneur, près de la Côte Mondaine, et surtout l'hôtel du Mayombe : prévu pour loger les fonctionnaires, et financé par la Municipalité grâce à un emprunt, il fut en définitive loué à une société privée qui l'exploita dès 1952. Mais on vit également s'ébaucher ou s'achever garages ou magasins des grandes sociétés (Compagnie Française d'Afrique Occidentale, Société Commerciale du Kouilou-Niari, Compagnie Commerciale Sangha-Oubangui), l'immeuble des Arcades et ses locaux commerciaux ; les vieilles boutiques se rénovèrent, l'hôtel du Plateau se transforma, le Victory s'agrandit. La Société Immobilière Congolaise (S.I.C.) entreprit de grands travaux de nivellement sur sa vaste concession située au cœur de la ville, et vendit plusieurs parcelles à des compagnies d'assurance. Un projet de construction d'un hôtel-casino sur la Côte Sauvage fut mis à l'étude. Dans la seule année 1951, la commune de Pointe-Noire céda ou adjugea 25 lots (62 000 m²) ; les services de la Voirie délivrèrent 61 autorisations de bâtir couvrant 21 000 m², et représentant 386 000 000 F d'investissements. L'industrialisation paraissait suivre le même mouvement : vinrent s'installer l'usine de déroulage Plexafric, les Ateliers et Chantiers de Pointe-Noire, la Société Air-Liquide ; Congocopal, qui conditionnait le copal arrivant de l'intérieur, se livra à des essais de pyrogénation ; on vit même un semi-aventurier d'origine nordique projeter là construction d'une usine de pâte à papier et de panneaux de bois, implantée près du lac Cayo, qui aurait exigé un apport de 5 milliards de francs ; malgré la concurrence des produits d'importation, une savonnerie semi-artisanale doublait sa production, qu'elle plaçait au Gabon, et jusqu'au Tchad.

Les besoins en main-d'œuvre étaient momentanément considérables ; en 1951, le nombre des employés, ouvriers et fonctionnaires aurait dépassé 10 000, proportion considérable pour une ville qui comptait alors 25 000 habitants. Sous la pression des besoins d'une population en croissance rapide, le Village repoussait partout ses limites, et venait d'atteindre Tié-Tié et Mvoumvou. Afin de contrôler, ou du moins de canaliser cette progression très anarchique, l'Administration dressa en août 1950 un plan de lotissement pour tout un quartier nouveau englobant Tié-Tié, et qui fut réalisé dans l'année ; il permit le relogement de 4 000 personnes. Mais l'effort s'avéra tout de suite insuffisant ; il existait une véritable spéculation, par la revente à prix élevé de parcelles récemment obtenues, et une pièce de quelques mètres carrés dans une case en matériau traditionnel se louait jusqu'à 700 F par mois. Une « Coopérative de Construction du Kouilou », formée par des artisans locaux, construisit avec des fonds avancés par le Crédit de l'A.E.F., des cases en dur de type moderne, pour un prix de revient de 200 000 F (une salle de séjour, deux chambres et un débarras : 24 m² habitables). Remises à la commune, elles furent louées pour 1 500 F par mois, mais la Coopérative fit faillite et fut liquidée dès 1951. L'expérience ne put donc être poursuivie.

1. Le terme est employé presque exclusivement pour désigner une maison d'habitation, tant européenne qu'africaine, même lorsqu'il s'agit d'une villa luxueuse.

Cette période faste de l'évolution urbaine n'était due cependant qu'à la conjonction exceptionnelle de deux facteurs favorables. Lorsqu'une certaine mévente se fit sentir sur le marché international des bois, dès la fin de 1951, et que les crédits officiels se firent plus rares, la fragilité de l'édifice économique apparut : « De nombreuses entreprises de construction s'étaient installées à Pointe-Noire sans grands fonds, sans capitaux, sans grande capacité professionnelle non plus, il faut le dire, qui, en « sous-traitant », arrivaient à tenir. N'ayant souvent pas surveillé leurs frais généraux, ayant pris l'habitude, grâce au système des traites, de dépenser dans l'immédiat plus qu'elles ne gagnaient, ces affaires sont appelées à disparaître. » Cette note officielle de 1951 est caractéristique ; et faisant allusion à la course aux crédits à laquelle se livraient les entreprises, elle ajoutait : « Il est vrai que jusqu'à présent, le gâteau était assez gros pour qu'on laisse la croûte dans l'assiette. Aujourd'hui, on trouve que même les miettes sont bonnes à ramasser... »

La crise s'accentua en 1952, et atteignit son maximum en 1953, provoquant un arrêt complet des investissements et des activités de construction. Elle fut d'autant plus durement ressentie qu'une série d'augmentations intervinrent au même moment, en particulier celle des salaires (30 %), du courant électrique à usage industriel (18 %), de l'essence (3 F par litre)[1]. La hausse affecta aussi les tarifs ferroviaires, ainsi que la taxe sur le chiffre d'affaires. Plusieurs entreprises fermèrent leurs portes, et le trafic portuaire accusa un fléchissement de 30 % aux importations pendant les six premiers mois. Les compressions de personnel se traduisirent par des licenciements nombreux : une trentaine d'Européens et 1 500 Africains se trouvèrent en chômage. Cependant, cette période difficile allait s'achever. Au cours du deuxième semestre 1953, on vit s'amorcer une nette reprise sur le marché du bois, et elle se confirma en 1954. La demande atteignit rapidement un haut niveau, notamment en 1955, année pendant laquelle s'embarquèrent des billes jusque-là dirigées vers les scieries locales. La prospérité des entreprises forestières relança l'économie urbaine, montrant combien elle jouait un rôle moteur dans l'activité de la ville : importation de matériel et de carburant, exportation des grumes, distribution de salaires animant le petit commerce, etc. Certes, la crise avait eu certains effets bénéfiques, en faisant disparaître des entreprises marginales, ou mal gérées. Mais elle avait montré également combien fragile se montrait un édifice reposant presque tout entier sur un seul pilier, dont la solidité n'était pas à toute épreuve. Il paraissait urgent de l'étayer.

c) Un espoir déçu : le barrage du Kouilou

Désormais, l'histoire de Pointe-Noire fut faite d'efforts renouvelés pour se donner un meilleur équilibre économique. Dans l'évolution qui s'est poursuivie pendant une douzaine d'années, deux objectifs principaux apparaissent, qui ont été recherchés avec ténacité : d'une part, assurer le transit par le port des produits récoltés ou extraits dans un rayon toujours plus étendu, et pour cela améliorer la qualité des « services » offerts ; d'autre part, favoriser l'implantation d'usines, pour absorber une main-d'œuvre toujours plus nombreuse. Les résultats obtenus ont été inégaux, mais ils ne dépendaient pas tous, il s'en faut de beaucoup, des responsables locaux, voire nationaux.

En 1954, l'exploitation du gisement de manganèse découvert dans la région de Franceville (Gabon) venait d'être décidée, mais on ne savait pas encore quel serait le moyen d'évacuation choisi : voie ferrée directe, à construire entièrement en territoire gabonais, ou voie de raccordement au C.F.C.O., qui impliquait des travaux de renforcement des ouvrages d'art, et l'aménagement d'une zone de stockage et de chargement dans le port. On imagine les efforts déployés pour que soit adoptée la deuxième solution. Un premier résultat sembla de bon augure : le matériel d'équipement nécessaire aux chantiers passerait par Pointe-Noire, ainsi d'ailleurs que le voulaient les conditions naturelles physiques. Il y en eut un autre, avec la signature d'accords entre le Moyen-Congo et le Congo Belge ; désormais, un certain tonnage d'huile de palme, ainsi que du cuivre provenant du Katanga, transiteraient par Brazzaville et le Congo-Océan. Mais surtout, on commençait à parler avec insistance de la construction d'un grand barrage sur le Kouilou, à Sounda ; des crédits pour

1. Une entreprise forestière en consommait alors de 10 000 à 20 000 l par mois.

une mission d'étude venaient d'être accordés, et l'E.D.F. s'intéressait à ce projet : pendant près de dix ans, il allait être le principal sujet de préoccupation pour tous.

Cependant, il importait à brève échéance d'écarter un danger qui menaçait le port : le piège à sable, aménagé à l'extrémité est de la digue principale avait si bien rempli son rôle, que les dépôts menaçaient d'obstruer la passe. Un dragage s'avérait nécessaire. Les travaux furent mis en adjudication, et attribués à une société danoise spécialisée. Mais l'occasion s'offrait d'aménager le site urbain : en vingt mois, plus d'un million de mètres cubes de gravier furent aspirés, et refoulés par une grosse conduite dans la partie orientale de la lagune Tchikobo, qui se trouva en partie remblayée (entre l'avenue Général-de-Gaulle et le boulevard Maginot), offrant ainsi à la construction une quarantaine d'hectares en plein cœur de la ville. C'est à cette époque également que la liaison de Pointe-Noire avec la région côtière septentrionale fut améliorée, par l'installation à Bas-Kouilou d'un bac de 12 t et de 55 cv, remplaçant celui de 5 t, vétuste et insuffisant. Dans un domaine tout différent enfin, on se préoccupait de développer la fonction touristique de la région : en 1955, était fondée la « Société d'Expansion Touristique de Pointe-Noire–A.E.F.–Congo » tandis que des brochures et des articles faisaient connaître les ressources réelles de la zone côtière en matière de chasse et surtout de pêche.

Les plus grands espoirs restaient tout de même fondés sur le barrage du Kouilou : pas un discours, pas une étude économique, pas une conversation officielle ou privée qui n'y fasse alors allusion, et ne suppute les chances de voir aboutir le projet. C'est l'année 1957 qui peut être considérée à ce sujet comme cruciale. Dès 1955, les principales sociétés européennes d'électro-métallurgie avaient créé la « Société Européenne pour l'Étude de l'Industrie de l'Aluminium en Afrique », ou ALFRA (Péchiney-Ugine, Montecatini, Vereinigte Aluminium Werke, Société Anonyme pour l'Industrie de l'Aluminium). Elles s'intéressaient à la production d'électricité à bas prix, grâce à de gros barrages tels que celui de Sounda. Mais en mars 1957, l' « Organisation de la Région Industrielle du Kouilou », ou O.R.I.K., voyait le jour. Présidée par M. Guillaumat (délégué du gouvernement au Commissariat à l'énergie atomique), il comportait un comité appelé à donner son avis sur toutes les questions d'aménagement et les problèmes posés par l'édification du barrage et l'utilisation de l'énergie, ainsi qu'un bureau d'étude relevant du Ministère de la F.O.M., qui vint s'établir à Pointe-Noire. Les études techniques, concernant le barrage lui-même, étaient en effet très avancées ; mais il fallait essayer de prévoir tous les bouleversements économiques et sociaux que sa construction risquait d'entraîner. Pendant plusieurs années, l'O.R.I.K. organisa une multitude d'enquêtes, réunissant une vaste documentation sur la situation et ses perspectives d'évolution : recensement urbain, situation et évolution démographique, ravitaillement de la ville, besoins en main-d'œuvre, possibilités de transport, remodelage de Pointe-Noire, extension du port, etc. Les questions de développement urbain furent plus particulièrement confiées au Bureau Central d'Étude pour les Équipements d'Outre-Mer (B.C.E.O.M.), société d'économie mixte fondée en 1949, et qui ouvrit également un bureau à Pointe-Noire[1].

Le plan directeur de la ville, établi en 1949, et qui réservait de vastes espaces aux « projets d'extension » éventuels, se prêtait à un aménagement assez aisé. Il n'était donc pas besoin de le bouleverser. Mais il convenait de prévoir une place bien plus étendue aux installations industrielles : « La nouvelle ville de Pointe-Noire doit être recherchée non comme une prolongation de la ville existante, avec son style actuel de port ferroviaire, de chef-lieu administratif et de petite cité balnéaire, mais comme résultant de la superposition aux activités anciennes, d'une fonction industrielle. Pointe-Noire va devenir la première ville électro-métallurgique française, produisant notamment une fois et demie la quantité d'aluminium fabriquée en 1958 par l'ensemble des usines de la France métropolitaine »[2]. Les industries lourdes avaient besoin de 200 ha de terre-pleins, qu'on proposa de créer par remblaiement du fond de la baie, entre le port et la Songolo ; plusieurs môles devaient permettre de faire face à un accroissement de trafic de 3 000 000 t au moins. Les industries légères se voyaient assigner les espaces plans du plateau nord-oriental, qu'une voie ferrée devait

1. Le B.C.E.O.M. travaillait aussi pour la Compagnie Minière de l'Ogooué.

2. A. ARSAC et M. SERPETTE, « L'aménagement de Pointe-Noire et de sa région », *Industries et Travaux d'Outre-Mer*, 1958, n° 58, p. 535-541.

desservir. Les problèmes de liaison prenaient une importance majeure : une trame de larges voies routières pour les transports lourds était établie, et combinée à un nouveau tracé ferroviaire. Les zones résidentielles s'étalaient plus largement, puisque les responsables prévoyaient un doublement de la population en dix ans, tant en ce qui concerne la fraction européenne que la fraction indigène (de 3 000 à 6 000 personnes pour la première, de 35 000 à 70 000 personnes pour la seconde)[1]. Le projet directeur allait au-delà du simple aménagement urbain : il se préoccupait également d'aménagement régional : création d'un centre de repos et de loisirs à Loango–Pointe-Indienne, d'abord satellite de Pointe-Noire, mais bientôt — croyait-on — ville touristique pouvant exercer son influence beaucoup plus loin ; un petit port de pêche devait également y prendre place, où les pêcheurs de la baie de Pointe-Noire auraient pu reporter leur activité ; le lac créé en amont du barrage pouvait lui-même devenir région d'excursion, en même temps qu'il aurait facilité l'exploitation forestière jusque dans le Niari, où il remontait profondément.

L'avenir économique régional paraissait se présenter ainsi sous les meilleurs auspices : les hommes d'affaires, les personnalités les plus diverses, se succédaient à Pointe-Noire en un va-et vient continuel, tandis que silencieusement, des milliers d'immigrants ruraux venaient grossir la population urbaine autochtone, afin d'être sur place le jour où l'on embaucherait en masse. Afin de faciliter l'industrialisation, des conditions spéciales étaient faites : lots de 1 200 m² à moins de 1 000 F le mètre carré, délais de paiement allant jusqu'à cinq ans pour les 2/3 de la somme, exonération presque totale des taxes pendant la période de démarrage, réduction des impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux, etc. C'est à ce moment-là que la COMILOG décida de faire sortir son manganèse par Pointe-Noire, grâce à la construction d'un téléphérique de 85 km et d'une voie ferrée de 265 km joignant le gisement au C.F.C.O. C'était pour le port la garantie à moyen terme d'un trafic supplémentaire de un million de tonnes par an ; un emplacement fut accordé à la compagnie ainsi qu'un poste à quai accessible à des minéraliers calant 10 m (môle G). Dans l'immédiat, c'était également l'assurance du passage en transit d'un matériel considérable : rails et traverses, équipement de voies et de stations, machines, wagons, engins de travaux publics, etc.[2]. En outre, le manganèse pouvait constituer une matière première intéressante pour la fabrication d'alliages.

Mais la décision principale dont dépendaient en fait toutes les autres, était celle du gouvernement français, à la fois dans le domaine politique et dans le domaine financier. Lors de son passage à Pointe-Noire, en septembre 1957, M. G. Defferre avait déclaré : « Je tiens à répéter que le gouvernement français a l'intention absolument arrêtée de construire ce barrage dans les délais les plus courts. Le Kouilou aura la priorité sur les projets étrangers. » Afin que la réalisation ne se trouve pas trop retardée le moment venu, les travaux préliminaires furent engagés, en particulier ceux de la route d'accès, grâce à des crédits F.I.D.E.S. et aux ressources du budget local. Enfin, le 9 janvier 1958, une réunion interministérielle retenait le principe de la réalisation du projet du Kouilou ; le 20 janvier, une seconde réunion décidait que l'État accorderait sa garantie à un prêt sollicité auprès de la Banque internationale, consentirait lui-même des prêts à long terme et à faible taux d'intérêt, et que les fonds publics financeraient les principaux travaux d'infrastructure. Dès lors, il fut possible d'établir le calendrier des opérations, de telle façon que la mise en service du barrage intervienne vers le milieu de l'année 1966.

Cette perspective entraîna un regain d'espoir. Au cours des années suivantes, le rythme des enquêtes redoubla, ainsi que la préparation de notes concernant divers aspects de la situation urbaine et rurale, que l'industrialisation risquait de modifier. Les milieux urbains s'affirmaient pleins de confiance dans l'avenir de Pointe-Noire, promise à un rôle de capitale prospère. De nom-

1. Il a été démontré depuis que ces évaluations étaient largement insuffisantes, puisque les 75 000 habitants ont été atteints quatre ans plus tard. L'erreur provenait d'un raisonnement trop schématique, liant l'immigration à la stricte satisfaction des besoins en main-d'œuvre. On ne tenait pas compte des motifs psychologiques, pourtant les plus importants, qui la conditionnent. On ignorait aussi que la population africaine comptait déjà 54 000 personnes, et non 35 000 (chiffre de 1954).

2. Les investissements prévus par la COMILOG se montaient à 12 ou 13 milliards ; ils furent pratiquement doublés. Voir à ce sujet : S. LERAT, « Le manganèse du Gabon », *Cahiers d'Outre-Mer*, 1966, n° 76, p. 354-363. La COMILOG paie au C.F.C.O. un droit de péage de 250 F/t jusqu'à un million de tonnes, et de 200 F/t au-dessus de cette limite.

breux immeubles surgissaient, notamment dans le quartier du Plateau, tandis que se construisaient des villas de type moderne, et que des opérations d'intérêt collectif étaient menées en divers quartiers, surtout dans le Village, dont une fois de plus les limites cédaient sous la pression de nouveaux arrivants[1]. Les cases s'étaient multipliées au-delà du village de Mvoumvou ; au nord-est, elles atteignaient la Songolo ; voirie, adduction d'eau, électrification des principales artères, furent réalisées sur plus de 300 ha nouvellement cadastrés ; à l'est de Tié-Tié, 100 ha furent lotis. Ailleurs (quartier Tchinouka), un remodelage s'efforça de mettre un peu d'ordre dans une zone particulièrement anarchique.

Pendant ce temps, la route d'accès à Sounda progressait normalement, et en attendant son achèvement, l'O.R.I.K. étudiait les conditions de transport des matériaux par une voie mixte terre-eau empruntant le Kouilou entre son embouchure et Kakamoèka. L'entreprise paraissait en bonne voie. En réalité, les événements politiques qui s'étaient déroulés en France en 1958 avaient eu pour le projet, en dépit des apparences, des conséquences sérieuses. Le gouvernement du général de Gaulle ayant entamé un processus de décolonisation, aucune décision ne semblait possible avant qu'il soit arrivé à son terme. Puis, après l'accession du Congo à l'indépendance, et la formation du gouvernement de l'abbé F. Youlou, les milieux internationaux se montrèrent peu pressés d'investir des sommes considérables — plus de 100 milliards de francs — avant d'avoir de solides garanties quant à l'orientation politique future du régime. En outre, le barrage du Kouilou se voyait opposer un rival, celui d'Inga, sur le Congo inférieur, projet colossal dont l'étude était encore à l'état embryonnaire, mais qui faisait beaucoup parler de lui. En 1960-1961, au moment où les travaux auraient dû être largement entamés à Sounda même, leur financement restait hypothétique. Le gouvernement congolais déploya une grande activité pour trouver les capitaux nécessaires, mais n'obtint en général que des promesses imprécises ou des fonds qui payaient quelques études complémentaires, la réfection d'une voie d'accès, ou le percement d'une galerie d'exploration. La route de Sounda n'était donc guère utilisée que par des forestiers, des transporteurs et des touristes. En 1962, l'O.R.I.K. joua malgré elle le rôle de bouc émissaire : accusée d'avoir « sabordé le Kouilou », elle disparut.

Pointe-Noire ressentit d'autant plus durement cet échec qu'une nouvelle et sérieuse crise affectait la production forestière après une longue période de prospérité. Le volume des exportations de grumes diminuait de 15 % en 1961, et celui des sciages de 30 %. Seule, se maintenait la production des placages, d'ailleurs peu élevée. Au même moment, la commercialisation des bananes vers la France était abandonnée. En outre, depuis 1960, le gouvernement congolais était retourné s'installer à Brazzaville, pour des motifs d'ordre pratique (position plus centrale, facilité des relations), mais aussi d'ordre politique (le parti dirigé par l'abbé Youlou avait son fief principal dans le Pool, d'où lui-même était originaire). Par contre, la ville comptait désormais 75 000 habitants, dont la plus grande partie était venue récemment, dans l'espoir de trouver facilement de l'embauche : espoir souvent déçu, mais qui n'empêchait pas la migration de nouveaux ruraux.

Cette situation économique difficile ne se prolongea cependant pas. Une nouvelle fois, les exploitations forestières reprirent leur progression, expédiant vers le port des quantités croissantes de bois. A partir de 1963, les trains de manganèse commencèrent à se succéder. Les espoirs d'industrialisation massive avaient tout de même disparu, et le plan du « plus grand Pointe-Noire » restait un très remarquable projet, mis en réserve dans l'attente de jours meilleurs. Dans le domaine urbain, le temps des constructions était passé. Depuis, les efforts ont porté avant tout sur l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers traditionnels, et sur les réalisations de type social : bitumage de chaussées, éclairage de voies, modernisation du Grand Marché, construction d'écoles et de bâtiments publics, etc., toutes mesures souvent peu spectaculaires, mais qui ont peu à peu transformé le visage de certains quartiers.

Deux grands projets avaient été élaborés : la création du quartier Saint-Pierre, et celle du quartier Tchikobo. Le premier devait aboutir à la naissance d'une véritable ville sur la rive gauche de la Nfallo, dotée de toute son infrastructure administrative et sociale, et accueillant 30 000 per-

1. La progression avait été de 20 000 personnes entre 1954 et 1958 ; elle se poursuivait au même rythme.

sonnes. Elle aurait pu être un exemple d'habitat africain de type moderne. Faute de crédits, les travaux ont été à peine ébauchés sur une petite partie de la surface prévue, et risquent de ne jamais s'achever. Quant au quartier Tchikobo, il se serait élevé sur la zone remblayée en 1955-1956 ; le plan de masse en est prêt depuis 1963, mais restera sans doute longtemps dans les cartons où il est enfoui. Il est vrai qu'on voit assez mal, dans les conditions actuelles, d'où viendraient les capitaux qui lui permettraient de sortir de terre. La croissance urbaine, dans les quartiers modernes, est donc interrompue pour l'instant. Certes, le visage de la ville évolue en quelques points ; certaines entreprises commerciales ou bancaires abandonnent des locaux anciens pour des bâtiments neufs ; des stations-service s'ouvrent, dont le nombre élevé traduit davantage une forte concurrence qu'une réelle prospérité. Beaucoup d'établissements scolaires ont été ouverts récemment, ou vont l'être bientôt : écoles primaires, lycée technique ; mais ils comblent un retard d'équipement, et sont la conséquence d'un dynamisme démographique plus que d'un dynamisme économique. En 1965 et 1966, un élément nouveau est intervenu, avec le démarrage des travaux pour l'équipement du gisement de Saint-Paul ; mais si la ville doit en tirer des avantages sociaux et financiers, son paysage n'en sera que peu affecté : comme le manganèse, la potasse ne fera guère que passer. On peut souhaiter cependant que l'attraction exercée par le nouveau centre industriel détourne de Pointe-Noire pendant quelques années les courants internes de migration. Si l'extension démesurée du Village s'en trouvait arrêtée, ce serait déjà un remarquable résultat.

LES PAYSAGES URBAINS DE POINTE-NOIRE

Comme la plupart des villes nées de la colonisation, Pointe-Noire est formée par deux agglomérations volontairement séparées, et totalement dissemblables. Certes, la croissance et l'extension de l'une ont toujours été liées aux activités de l'autre, et toutes deux ont subi dans une certaine mesure l'influence des mêmes problèmes économiques ; mais elles se distinguent aussi bien par leur situation topographique que par leur paysage, leur population, le mode de vie, etc. Dans la terminologie traditionnelle, l'une est la ville européenne, l'autre la ville africaine ; mais cette dernière, beaucoup plus couramment, est appelée « la Cité » ou « le Village » : le boy, le manœuvre, l'employé, « vont en ville » ou « retournent au Village », expressions qui ne contiennent pas la moindre ambiguïté[1].

Au cours des quarante-cinq années pendant lesquelles s'est élaboré le paysage urbain, une différence fondamentale a marqué le développement des deux agglomérations. Dès l'origine, la ville européenne a bénéficié d'un plan d'ensemble qui, en dépit de modifications assez réduites, a fixé dans ses grandes lignes les cadres de son extension. La vocation reconnue à chacune des principales zones délimitées, permettait d'assigner une place aux nouvelles constructions ; cases d'habitation, immeubles commerciaux, bâtiments industriels trouvaient une implantation précise dans l'une ou l'autre des concessions qui avaient été découpées à l'intérieur du périmètre urbain. Le rythme des constructions ne fut jamais tel qu'il soit nécessaire de réviser les prévisions originelles. Au contraire, de vastes espaces sont demeurés vides, soit du fait de circonstances particulières, soit parce que les spécialistes avaient vu trop grand. Pointe-Noire revêt ainsi l'aspect curieux d'une ville inachevée, d'une mosaïque où manqueraient plusieurs éléments : des groupes d'immeubles, des bâtiments isolés se dressent en bordure de terrains vagues qui séparent les uns des autres des quartiers ou des fractions de quartiers.

Au contraire, l'extension de la ville africaine s'est produite à partir d'un embryon de plan, par la progression très rapide d'une frange pionnière. Le rythme des constructions a sans cesse dépassé les prévisions les plus larges, et gagné de vitesse les réalisations projetées. Ici, il a fallu

1. En matière administrative, on a tendance à dire désormais, en se référant à la disposition générale de la ville, agglomération sud-ouest et agglomération nord-est. Dans la suite du texte, il nous arrivera d'employer ces termes, conjointement avec d'autres, afin d'éviter certaines répétitions, mais il ne font pas partie du vocabulaire courant.

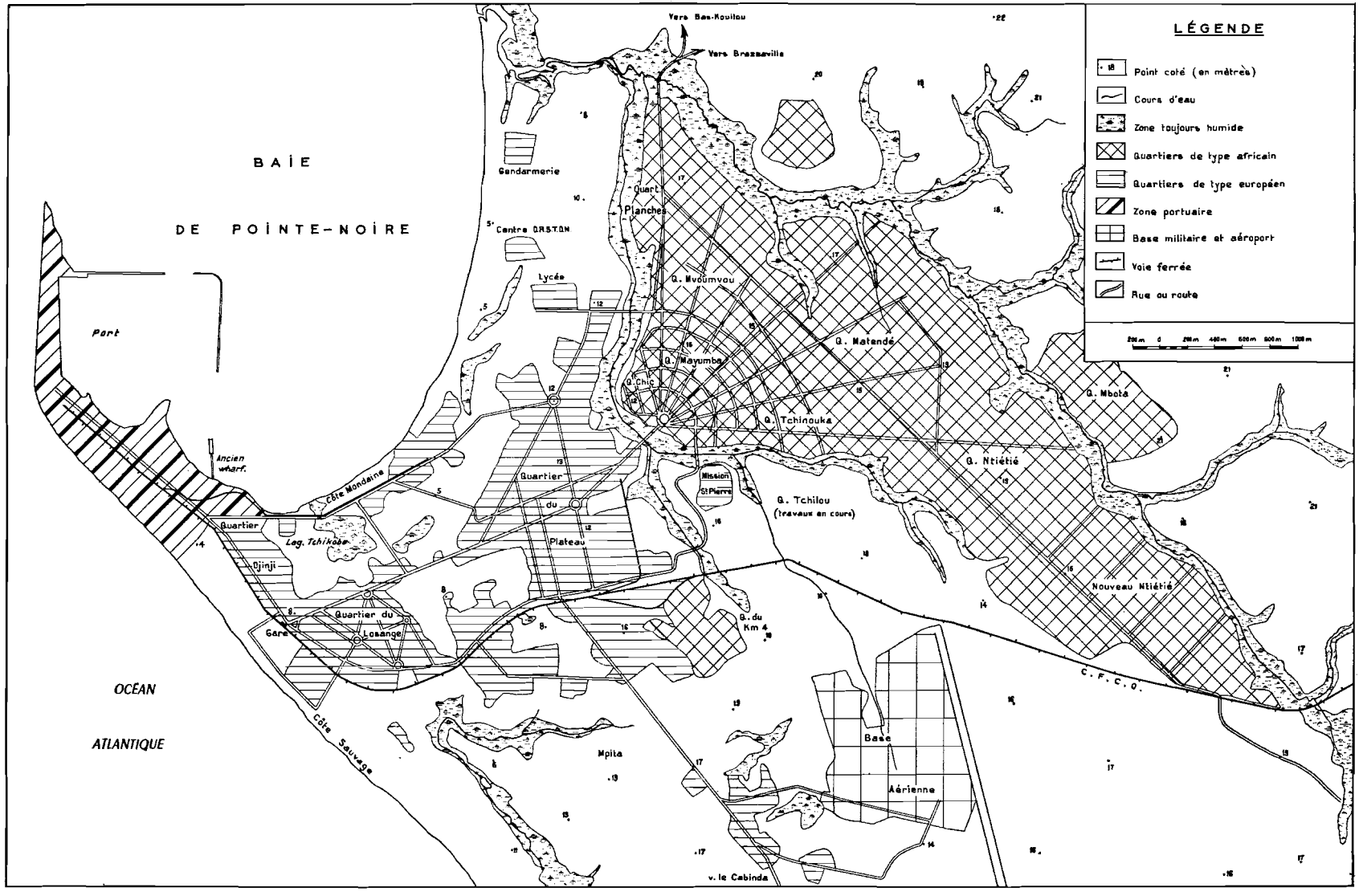


FIG. 93. — Pointe-Noire en 1966 : plan général de la ville.

bien souvent se contenter d'accepter la situation, et de mettre un peu d'ordre dans le fouillis des cases nouvelles, en organisant tant bien que mal le terrain déjà occupé. En dépit de toute logique, la prolifération des quartiers se poursuit imperturbablement, faisant sauter l'un après l'autre les verrous fixés par les urbanistes, reportant sans cesse plus loin les limites d'une cité massive, aux dimensions déjà inhumaines.

Au sein de chaque ensemble, s'est établie une certaine diversité. En ville européenne, elle avait été voulue par les spécialistes ; dans la Cité, elle est surtout le fruit d'une lente évolution en faveur de laquelle ont joué l'ancienneté, la disposition dans l'espace, la nature du peuplement, la situation sociale des occupants. Il est ainsi peu de points communs entre quartier Chic et quartier du Km 4, entre quartier Tchinouka et nouveau Tié-Tié, entre Mbota et Loandjili. Ces nuances imposent donc une analyse des différents aspects de la ville, afin d'en préciser les caractères dominants et les traits particuliers.

A. LES QUARTIERS DE TYPE EUROPÉEN

La présence des zones marécageuses qui caractérisent le site de Pointe-Noire, dans l'angle formé par la Côte Sauvage et la Côte Mondaine, avait obligé les urbanistes à prévoir deux pôles principaux de développement : l'un, situé à la base du cap, et organisé en fonction du port et de la gare ; l'autre, plus à l'ouest, séparé du premier par la lagune Tchikobo, et en position légèrement surélevée. Enveloppé par la courbe hypsométrique de 10 m, le second paraissait plus apte à la fonction résidentielle. Mais le développement progressif de la ville a entraîné la construction d'autres groupes de bâtiments : certains se sont étendus, d'autres sont restés de petite taille. Il en est résulté une extension considérable du réseau routier urbain : il y a 6 km entre le terrain d'aviation et le lycée, 7,5 km de ce même terrain au port ; mais les effectifs de la population sont à peu près ceux d'un chef-lieu de canton français de moyenne importance. Dans la catégorie des villes de type colonial, Pointe-Noire offre l'exemple peu courant d'un habitat urbain « dispersé. »

1. Les quartiers de la « ville basse ».

L'emplacement de ce qu'on peut appeler la « ville basse » (l'altitude est partout comprise entre 5 et 8 m) a été étroitement déterminé par la nature physique des terrains. Il s'agit d'un cordon sableux qui, venant du sud-est, s'est accroché au pointement rocheux, qui fut sans doute longtemps un îlot. Une partie en ayant été réservée pour la voie ferrée, la gare des voyageurs et celle des marchandises, ainsi que pour le domaine portuaire, il ne restait pour la ville qu'une bande de sol étroite, limitée d'un côté par le chemin de fer, et de l'autre par les marécages.

C'est là que se situe le berceau de Pointe-Noire. Pendant la construction du C.F.C.O., les principales maisons de commerce avaient demandé des concessions le plus près possible du port. Elles élevèrent le plus souvent des bâtiments d'aspect massif, carrés ou rectangulaires, à toit en terrasse, dont les façades s'ornaient parfois de frises ou de motifs en céramique, ou portaient le sigle de la société. Leur aménagement était presque le même pour tous : boutique ou magasin au rez-de-chaussée, auquel on accédait par quelques marches, les entrées s'ouvrant sous une galerie soutenue par de lourds piliers de ciment, carrés ou cylindriques ; au premier étage, se situait le logement autour duquel courait une autre galerie protégée par un toit de tôle. Ce type de lourde construction, symbole d'une période de prospérité ou du moins de confiance en l'avenir, est aujourd'hui caractéristique du quartier Djindji ; il abrite encore les mêmes grandes sociétés (S.C.K.N., C.C.S.O., Pastorale), mais aussi des compagnies de navigation (C.M.C.R., Delmas-Vieljeux), ou des entreprises de transit (T.C.O.T., S.O.A.E.M., Congo-Transit). Cependant, on s'est efforcé souvent de les rendre plus habitables, en coiffant d'un toit la dalle de ciment de leur terrasse.

Les concessions accordées étaient souvent de grande taille : 2 500 m², parfois davantage. Elles ont permis l'installation de hangars et d'ateliers, mais aussi de cases d'habitation. Celles-ci sont de deux types, selon la période à laquelle elles ont été construites. Les plus anciennes se

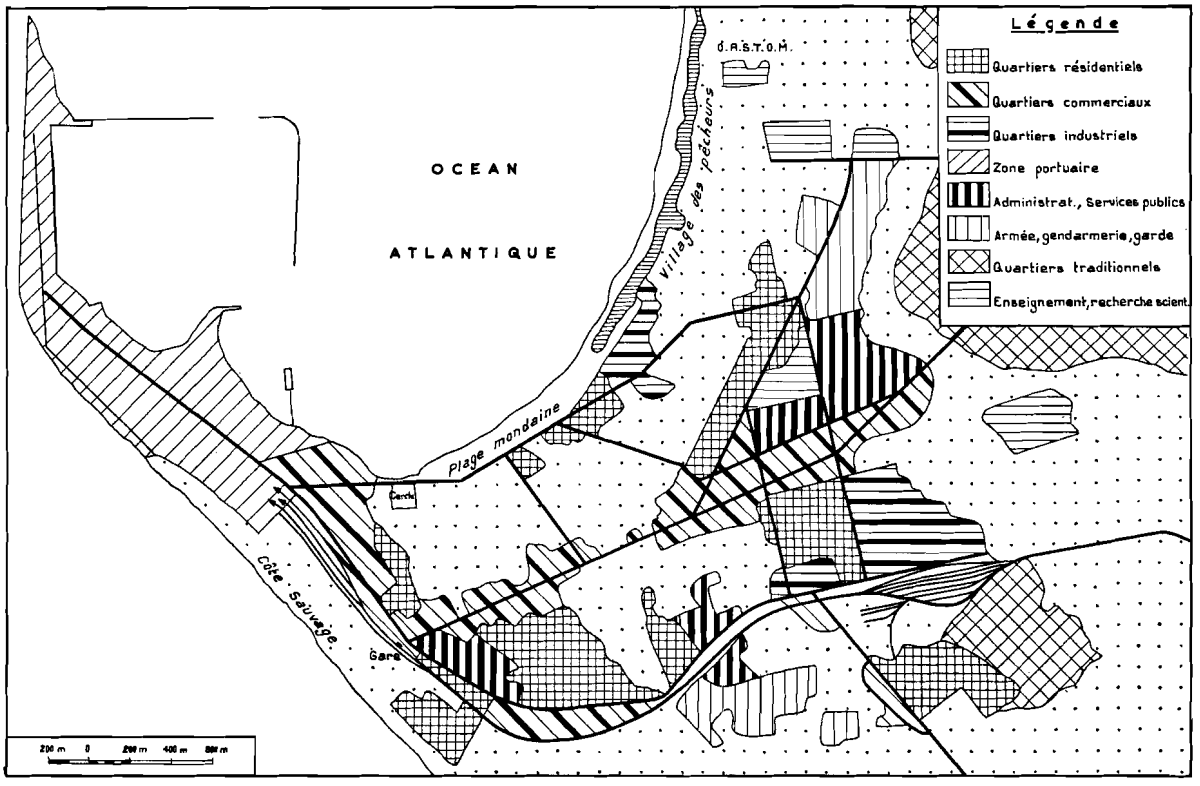


FIG. 94. — Pointe-Noire, agglomération sud-ouest : répartition des quartiers selon leur fonction principale.

dissimulent souvent parmi les gros bâtiments commerciaux. Il s'agit de cases du type colonial le plus classique, avec un corps de bâtiment rectangulaire de petites dimensions, complètement entouré par une galerie qui, à l'origine, permettait de vivre à l'extérieur tout en restant à l'ombre et à l'abri. En général, cette galerie a été fermée depuis, afin d'obtenir des pièces supplémentaires, longues et étroites. Le toit, presque toujours à deux pans, est couvert en tôle. Les murs, où de petites ouvertures se ferment par un volet rabattant, laissent parfois apparaître les poutres qui les soutiennent.

Après 1945, une partie du quartier Djindji s'est vu attribuer une fonction résidentielle. Jusque-là, l'extrémité sud-est, vers la gare, était entièrement occupée par l'infirmerie de garnison (bâtiments pour les soins, logement du personnel) ; celle-ci a été démolie pour faire place à une série de villas presque toutes semblables, au toit couvert de tuiles mécaniques et dominé par une haute cheminée. Elles sont en partie dissimulées par de très nombreux arbres — palmiers, cocotiers, manguiers, cassias, filaos — disséminés dans chaque concession. Une clôture continue, barrière de ciment ou simple treillage, isole chaque parcelle de sa voisine. La physionomie du quartier est complétée par quelques immeubles de moyenne dimension, construits sur la bordure encore libre au nord-est, et qui dominent la dépression marécageuse. C'est pourtant la fonction commerciale qui caractérise cette partie de la ville, avec les sièges des grandes sociétés, un hôtel, un cinéma, quelques magasins spécialisés (boulangerie, boucherie, blanchisserie, etc.) et un petit marché de fruits et de légumes.

Le quartier du Losange, qui s'inscrit dans la longue courbe dessinée par la voie ferrée, est plus complexe que celui de Djindji. Il s'est développé plus tardivement : en 1945, une grande partie des concessions était encore inoccupée, et il avait fallu gagner du terrain sur les marécages en nivelant une série de buttes couronnées de manguiers dont la principale, située sur l'emplacement

actuel de la Caisse centrale, était depuis longtemps un lieu de marché. Il comprend trois zones assez bien séparées : une zone administrative, une zone commerciale, une zone résidentielle.

La première s'étend entre les allées Nicolau et le boulevard Maginot. Elle est dominée par l'énorme bâtiment de l'hôtel Ottino, achevé dès 1936, et qui, après avoir servi quelque temps au logement des fonctionnaires, prit rapidement ses fonctions actuelles. Ses trois éléments perpendiculaires, lourds et vieillots, contiennent en quatre niveaux superposés, l'ensemble des Services administratifs ; selon les étages, on passe des Contributions directes au Travaux publics, à l'Agriculture, à l'Enseignement ; du Cadastre à la Marine marchande, et à l'Agence Transéquatoriale des Communications. Il est le siège de la Préfecture, et certains services ont ici leur direction générale : ainsi des T.P. et des Eaux et Forêts. Mais la masse imposante de l'immeuble, son rôle considérable, ne doivent pas faire oublier l'hôtel des P, et T., le Trésor, la Météorologie, l'Élevage, dont les bâtiments voisinent, l'École primaire et le Collège d'Enseignement général, ce dernier ayant occupé une ancienne banque. Depuis peu, le Palais de Justice est venu compléter ce centre administratif. La mairie reste seule à l'écart, au-delà de la place Antonetti.

La zone commerciale est étroitement limitée aux deux rives du boulevard Général-de-Gaulle. Mais elle est assez dense, et comporte la totalité des banques publiques ou privées, dont les sièges s'égrènent ici sur moins de 1 km : B.I.C.I., B.A.O., B.C.C. (ex-Crédit Lyonnais), Société Générale, Caisse Centrale, B.N.D.C.[1] ; on y compte aussi les deux principaux hôtels de la ville (Atlantic Palace et Victory), un cinéma et d'assez nombreux magasins, spécialisés ou de type Prisunic (Monoprix). Le symbole de cette activité est la Chambre de Commerce : outre son rôle traditionnel, elle dispense sur place des cours de formation professionnelle assez diversifiés. A l'extrémité nord du quartier, se dresse la cathédrale, achevée en 1949, dont le style s'intègre bien à l'ensemble des bâtiments. Le boulevard Général-de-Gaulle se trouve ainsi bordé par une série d'immeubles ne dépassant pas quatre étages, isolés ou contigus, où les appartements se superposent aux boutiques. C'est certainement une des zones les plus animées de la ville, en particulier au cours des dernières heures de l'après-midi.

Toute différente est la zone résidentielle, ou quartier du Losange, dont le nom vient de la disposition donnée aux rues principales. Son développement date de 1949. On reconnaît aisément les constructions antérieures à cette date : il s'agit le plus souvent de bâtiments bas et allongés, couverts en tôle ondulée, ou d'habitations d'aspect morose. Les autres ont été bâties surtout au moment où le transfert du gouvernement à Pointe-Noire provoqua un afflux de fonctionnaires, mais aussi plus tard, au gré des besoins publics ou des initiatives privées. Il en résulte une assez grande hétérogénéité d'aspect : villas semblables à celles du quartier Djindji, assez spacieuses, au toit à forte pente couvert de tuiles brunes, et dont l'entrée, placée dans un angle, s'ouvre sur une petite terrasse carrée ; villas aux formes modernes, aux lignes géométriques, se terminant en terrasse ; petits immeubles enfin, comptant trois ou quatre étages, à fonction utilitaire surtout (clinique, bureaux, etc.). La végétation naturelle, dont une partie a été respectée — on y trouve des manguiers de taille impressionnante — a été encore étoffée par des plantations nouvelles (arbres fruitiers ou d'agrément). Le quartier du Losange, dont les rues bitumées sont en maints endroits bordées de palmiers, de manguiers, de noyers du Gabon, est ainsi très verdoyant, et chaque habitation disparaît presque derrière un écran de verdure. Placé à l'écart des principaux courants de circulation, il est sans doute l'un des plus agréables et des plus tranquilles de Pointe-Noire.

Une seconde zone résidentielle, dont le développement est encore à peine entamé, s'étend entre la voie ferrée et la Côte Sauvage. Les projets d'urbanisme, élaborés après 1955, réservaient cet emplacement à des villas de « grand standing », dont l'ensemble aurait constitué un quartier de front de mer digne d'une ville de plage. Quelques-unes seulement ont été réalisées ; leur architecture est parfois audacieuse. Récemment, s'est élevé un restaurant à l'aspect de chalet. La vue sur l'Océan, le bruit du ressac perpétuel, la brise assez forte qui souffle vers la terre, constituent des avantages indiscutables ; mais les investissements privés ont hésité, et plusieurs concessions accordées sont restées en friche. C'est pourquoi le boulevard maritime sud, achevé sur 800 m, ne

1. Banque Nationale de Développement du Congo.

Ph. 45. — *Un quartier « illégal » : le quartier Planches.*

Dans ce quartier, bâti sur des terrains « *non aedificandi* », toutes les cases sont en planches éclatées, et le toit de tôle est le plus répandu.

Ph. 46. — *Un aspect peu engageant du quartier Planches.*

Malgré les efforts du Service Urbain d'Hygiène, des dépôts d'ordures ménagères, bourdonnants de mouches, s'accumulent en plusieurs endroits de la ville. Ils offrent aux enfants des terrains de jeux plus que douteux...

Ph. 47. — *Jardins maraîchers le long de la Songolo.*

Les plates-bandes sont séparées par de profonds sillons, qui assurent un drainage du sol.

Ph. 48. — *Pointe-Noire : le Village et ses environs* (photo I.G.N.).

En 1960, les quartiers traditionnels n'avaient pas encore franchi les vallées de la périphérie. L'intensité des cultures péri-urbaines est évidente ; en haut, plantation artificielle d'eucalyptus. On note le dessin caractéristique du réseau hydrographique, installé sur la zone faillée qui limite le plateau. A l'est sur les versants de la vallée, présence de très nombreux sillons d'érosion.

traverse encore guère qu'une étendue de sol sableux couverte d'une maigre végétation herbeuse, d'où émergent bouquets et petits bois de palmiers rôniers.

Le boulevard A.-Maginot et le C.F.C.O. traversent vers l'est un quartier un peu particulier qui prend place entre les deux parties de la ville. A l'origine, il n'était guère qu'administratif (école, bureaux, camp des gardes, prison). Après 1945, y furent transférés des services comme le garage administratif, la Voirie, et plus tard la Police et la Gendarmerie, dont les fonctionnaires sont logés soit dans des camps, soit dans des immeubles. Cependant, la fonction résidentielle privée a pris là une certaine importance, sous forme de villas, mais aussi d'un building, achevé en 1959 pour le compte de l'armée de l'air française, et qui fut le premier de ce genre à Pointe-Noire. Ses huit étages s'aperçoivent de loin, et il s'intégrerait sans peine dans les grands ensembles si répandus en Europe aujourd'hui. Mais dans une ville construite « au ras du sol », il offre à ses occupants des conditions de vie rendues plus agréables par une excellente ventilation. Il étonne moins aujourd'hui, alors que d'autres bâtiments du même type se sont élevés ailleurs, en particulier dans les quartiers du Plateau.

2. Les quartiers de la « ville haute ».

Situé à une altitude partout supérieure à 10 m, le plateau paraissait tout indiqué pour le développement d'une zone résidentielle, et d'un centre commercial. Il fut donc occupé parallèlement au quartier Djindji, mais plus lentement. L'ensemble des terrains compris entre la vallée de la Tchinouka et les marécages du centre de la ville, peut être divisé en quatre zones bien distinctes, dont les fonctions sont très différentes.

La zone commerciale constitue une sorte d'épine dorsale étroite et allongée, dont l'axe principal est le boulevard Général-de-Gaulle, prolongé par l'avenue Mgr-Carrie. Ces deux voies de circulation, très larges (quatre bandes de roulement), qu'accompagnent des trottoirs spacieux, sont bordées par des boutiques et des magasins de diverses sortes. Deux types principaux sont à distinguer. Dans toute la partie nord-est, et surtout à partir du ront-point Maréchal-Leclerc, domine le commerce portugais. Il s'exerce au rez-de-chaussée d'immeubles volumineux, construits entre 1945 et 1955 pour la plupart. Ils comportent deux ou trois niveaux superposés, soulignés par des galeries ajourées ; les façades latérales, lorsque le bâtiment est isolé, sont aveugles. Le toit est à pente unique vers l'arrière, mais il est dissimulé par une balustrade ou par une murette qui, sur les côtés, dessine des escaliers successifs. Dans les moins anciens, l'utilisation des claustrats atténue la sévérité des grands murs de béton nu et lisse. L'accès aux divers étages se fait par des escaliers massifs placés à l'air libre sur la face opposée à la rue, et aboutissant souvent à des galeries couvertes. L'arrière-cour est encombrée de constructions secondaires : petits hangars, garages, baraques diverses.

Le souci d'une esthétique plus moderne transparaît dans la partie sud-ouest de la zone : les magasins offrent de larges vitrines, les façades ne présentent que peu de surfaces unies. Des pans coupés ou des arrondis dessinent l'angle des rues. Par endroit, les bâtiments sont jointifs, mais la plupart d'entre eux sont séparés par des passages latéraux, ou même isolés de leurs voisins par une zone non encore bâtie. Les plus récents témoignent d'une certaine recherche architecturale, qui s'efforce d'harmoniser les volumes et de combiner les lignes.

Les divers types de commerce sont représentés ici : alimentation, textiles, vêtements et chaussures, bijouterie, librairie-papeterie, photographie, mécanique, restauration (un hôtel), stations-services, etc. Mais une catégorie particulière est à mettre en relief : celle des magasins polyvalents, version contemporaine des factoreries d'autrefois, et qui ont fréquemment la faveur de la clientèle africaine. Au rayon d'alimentation s'en ajoutent bien d'autres qui offrent habits, pièces d'étoffes diverses et tissus de pagnes, chaussures bon marché (sandales, nus-pieds en matière plastique), quincaillerie, parfumerie, petits jouets, voire bicyclettes ou postes de radio portatifs. La présence du marché « européen », relativement peu fourni cependant, renforce l'animation du quartier par le va-et-vient des voitures et des bicyclettes (ce sont souvent les boys qui viennent acheter fruits et légumes pour le compte de leurs patrons).

Cette fonction commerciale n'est cependant pas exclusive : aux étages, se situent partout des appartements ; ici, un immeuble se dresse au milieu d'un terrain vague ; là, l'évêché et son imprimerie occupent tout un bloc ; on y trouve aussi une école privée. Par contre, la fonction résidentielle est presque exclusive dans deux zones encadrant la précédente, et dont la réalisation s'échelonne sur une longue période. La plus ancienne, dessinée selon un plan en grille, était déjà aux 2/3 réalisée en 1945, et s'est complétée depuis. Il était prévu, dans chaque lot de 10 000 m², trois ou quatre parcelles dont chacune devait comprendre une maison. Il n'en a pas toujours été ainsi, et des scissions ou des regroupements ont modifié par endroits le projet initial. On a vu également s'y bâtir des constructions à but commercial : dépôts, hangars. Cependant, le caractère dominant de ce quartier reste la présence de nombreuses villas, elles aussi couvertes en tuiles et d'aspect souvent coquet, placées au centre de concessions étendues (2 500 m²), qui sont plantées de très nombreux arbres et entourées de clôtures en ciment. L'ensemble est donc très aéré, très dégagé. Les rues, larges de plus de 10 m, ne sont pas toutes bitumées, et celles dont la chaussée est en terre sont d'un entretien difficile. Il avait été prévu des trottoirs dont on aperçoit par endroits les bordures, mais l'herbe pousse à foison, et envahit parfois la chaussée. La circulation est plus importante qu'au Losange, car un axe principal permet en effet de sortir de la ville, en direction du terrain d'aviation et de la frontière méridionale du pays, (route de Djéno et du Cabinda).

La seconde zone résidentielle est née toute entière de l'initiative privée, après 1950. La concession C.F.H.C. (Tréchot), rachetée par la Société Immobilière Congolaise, était encore après la guerre entièrement en friche, et présentait une succession de buttes et de dépressions marécageuses. A partir de 1951-1952, de grands travaux d'aménagement furent entrepris : aplanissement, établissement de routes, d'égouts, d'un pont. Les terrains ainsi valorisés furent lotis partiellement. La société construisit elle-même un certain nombre de villas, connues à Pointe-Noire sous le nom de « cases Vandelli » (nom du promoteur), destinées à être louées, et vendit aussi plusieurs parcelles où s'édifia un groupe de sept immeubles (Noumbi, Tchimpa, Loémé, etc.), dont six de quatre étages et un de neuf étages, appelé immeuble COMILOG. Les dimensions de l'ensemble restent modestes, et ne présentent pas le caractère écrasant de tant de bâtiments destinés à l'habitat collectif. Les circonstances économiques n'ont pas permis à la mise en valeur de se poursuivre, et de grands espaces vides demeurent disponibles. Entre cette « concession » et le rond-point de Bir-Hakeim, la zone résidentielle s'achève par un petit nombre de maisons plus anciennes et classiques, qui rappellent celles du Losange (presque toutes sont postérieures à 1948).

Une troisième zone du quartier du Plateau est contenue dans l'angle formé par deux grandes voies : avenue Colonel-Génin et boulevard Docteur-Domairon. Elle domine la vallée humide de la Tchinouka. Elle est presque entièrement occupée par les bâtiments de différents services collectifs : Hôpital général et morgue (95 000 m²), stade Anselmi, École Jeanne-d'Arc, Service Urbain d'Hygiène. Vers le nord, sans solution de continuité, se situent des constructions appartenant à l'armée, notamment un camp militaire, un mess, des terrains de sport.

Enfin, c'est au Plateau que sont regroupées les principales activités industrielles de Pointe-Noire. Une zone leur avait été réservée dès 1929 près de la voie ferrée, et face aux ateliers et au dépôt du C.F.C.O., dont le faisceau de voies permettait de faciles raccordements. Une grille de voies d'accès découpait des lots de 15 000 m², mais qui pouvaient être modifiés, tandis que trois bretelles ferroviaires les desservaient. Aucune entreprise ne s'était encore installée là en 1945, mais elles allaient venir peu à peu : une scierie, deux usines de déroulage, une atelier de travail des métaux, une usine de liquéfaction des gaz, un parc d'hydrocarbures, des dépôts de matériaux, des entreprises de travaux publics, animent le quartier, que dominent cheminées et ponts roulants, Le paysage urbain est donc ici composé de grands bâtiments, hauts et allongés, d'immeubles comprenant bureaux et appartements, de murs élevés percés de portails, de hangars métalliques. L'animation est assez grande : va-et-vient de voitures et de camions, passages de wagons chargés de billes, déplacements d'engins de levage tels que des chariots élévateurs, bruits des scies mécaniques et sifflements des chaudières. La desserte routière est cependant en médiocre état : les chaussées en terre se dégradent d'autant plus rapidement qu'elles subissent surtout le passage d'engins lourds. On peut considérer comme faisant aussi partie de cette zone les quelques entre-

prises installées à proximité du passage à niveau de la route menant à l'aérodrome (cartoucherie, dépôts de vin, menuiserie, fabrique d'eau gazeuse), et les deux parcs de stockage d'hydrocarbures en fûts situés plus à l'ouest, le long du boulevard Maginot. L'achèvement, en 1966, d'un vaste lycée technique en cet endroit, doit normalement entraîner un regain d'animation.

La ville « européenne » de Pointe-Noire comporte enfin un quartier très excentrique, dit « de l'Aviation », et qui se divise lui-même en deux parties. L'une correspond à l'ancien camp de l'armée de l'air française. Les bâtiments comprennent les hangars de la base aérienne, des immeubles (logement du personnel et bureaux), et des maisons plus ou moins spacieuses qui abritaient une partie des cadres et de leur famille. Des installations sportives complètent l'ensemble qui s'étend sur 80 ha, et n'est plus occupé désormais que partiellement par les militaires de l'armée congolaise. C'est là enfin que se trouvent les services de l'aviation civile et de la météorologie. La seconde partie s'est développée à mi-distance de la ville et du terrain d'aviation, sur d'anciennes concessions rurales accordées au lendemain de la guerre, lorsque le périmètre urbain était moins étendu. Sa fonction est mixte : il comprend à la fois des maisons d'habitation (villas familiales de différentes tailles), et des bâtiments industriels et commerciaux. On y relève la présence de plusieurs entreprises : miroiterie, société de travaux publics, construction métallurgique. Il vient d'être renforcé par l'imposante masse de la brasserie Kronenbourg, achevée en 1965, et dont l'élégant château d'eau s'aperçoit de loin. De ce fait, les allées et venues de véhicules ont augmenté dans d'importantes proportions.

Tels sont les divers aspects que revêtent les quartiers « européens », à Pointe-Noire. Ils sont donc marqués par une grande dispersion, caractère renforcé par l'existence d'éléments isolés, que séparent des terrains vagues ou des plantations vivrières. Ce sont par exemple le petit groupe de la Côte Mondaine (scieries, villas, petits immeubles), l'ensemble des bâtiments du lycée V.-Augagneur et de son stade attenant, les laboratoires et les constructions du Centre océanographique situés 300 m plus loin, et, 600 m au-delà, le camp du peloton mobile qui se trouve presque au bord de la Songolo. A l'autre extrémité de la ville, le centre militaire de repos est aussi à l'écart de l'agglomération à laquelle il tourne le dos, et dont il est séparé par un cimetière. Cette discontinuité de l'habitation, la multiplicité des « concessions » avec pelouses complantées, la fréquence des espaces vides au sein même des zones les plus densément bâties, le grand nombre des lignes d'arbres au long des avenues et des boulevards, les ronds-points fleuris donnent à Pointe-Noire un aspect caractéristique ; partout, le lourd feuillage vert foncé des manguiers, les aiguilles grêles des filaos, les panaches des palmiers et des cocotiers, les frondaisons horizontales des flamboyants encadrent les bâtiments, jaillissent des cours, surplombent les villas. La capitale économique du Congo, dans sa partie la plus moderne, est une ville-parc au charme indiscutable.

B. LA VILLE AFRICAINE

Séparée des quartiers européens par les vallées marécageuses et verdoyantes de la Tchinouka et de la Songolo, la ville africaine offre un ensemble de paysages originaux qu'aucun point commun ne rapproche des précédents. Malgré la disposition géométrique des rues (en éventail ou en grille), les progrès réalisés depuis dix ans dans le domaine de l'équipement collectif (voirie, assainissement, éclairage, distribution d'eau, bâtiments à usages sociaux), la traversée ou le survol de la ville africaine laisse l'impression d'un océan interminable de cases et de maisons, dont les limites extérieures s'éloignent chaque jour davantage. Il est possible de distinguer des étapes de l'extension urbaine, qui seraient marquées par les conquêtes successives de l'espace disponible, dans telle ou telle direction ; mais elles sont assez artificielles. En fait, la cité n'a pas cessé de grandir : elle a seulement, à certaines périodes, subi des poussées de croissance plus violentes telles qu'en quelques mois, une nouvelle zone jusque-là déserte s'est trouvée bâtie.

Au moment de la création de la ville, l'Administration avait réparti le terrain disponible entre plusieurs « quartiers » à base ethnique, dans le but de limiter au maximum les querelles et les bagarres, et de faciliter le contrôle. Les quartiers aujourd'hui reconnus sont beaucoup plus

vastes, et ne correspondent plus à des groupements ethniques : telle ou telle « race » domine, mais elle n'est même pas toujours majoritaire, et partage la place avec une vingtaine d'autres, sinon davantage. Il n'est pas possible non plus de fonder une division quelconque sur la fonction principale : résidence, commerce, artisanat, etc. Sauf dans quelques cas particuliers que nous évoquerons, le paysage urbain revêt un aspect différent selon la plus ou moins grande ancienneté de sa construction. Chaque zone paraît subir une évolution identique, avec un certain décalage dans le temps : le visage des quartiers Saint-Pierre ou Venza aujourd'hui est celui de Tié-Tié il y a quelques années, et le quartier Mayumba donne une idée de ce que deviendront un jour Mvoumvou et Matendé. De l'un à l'autre peuvent ainsi se suivre les métamorphoses du paysage urbain.

1. La formation du paysage.

Nous ne possédons aucune information sur l'aspect du plateau choisi comme emplacement pour la ville africaine, avant la naissance de celle-ci. Mais il devait se rapprocher beaucoup de ce qu'on aperçoit aujourd'hui sur la rive droite de la Songolo : une suite d'interfluves très aplanis couverts par la savane ; des bouquets de palmiers à huile ombrageant les villages de Mvoumvou, Tié-Tié, Tchilou, Mbokou ; une série de dépressions périphériques mal drainées par les petits cours d'eau secondaires descendant vers les rivières principales, et envahies par les papyrus, les touffes de canne à sucre, les arbres de toute sorte, formant une galerie de verdure

Afin de loger les travailleurs qui avaient afflué sur les chantiers, l'Administration traça dans l'angle sud-ouest du plateau, à partir d'une vaste place où aboutissait la route venant des quartiers européens, un éventail de sept avenues principales divergeant dans les directions nord à est. Elles furent reliées entre elles par une série de boulevards en arc de cercle, qui évoquent les ondes produites dans l'eau par la chute d'une pierre. Les cinq premiers délimitent ainsi, en recoupant les avenues, trente secteurs de forme trapézoïdale, dont la superficie croît vers l'extérieur. A l'exception des six premiers, longs et étroits, les secteurs sont à leur tour divisés en deux ou trois « blocs » par de petites rues rectilignes presque toutes perpendiculaires aux avenues, chaque bloc comprenant un nombre assez variable de parcelles : quatre à dix dans les plus proches du marché, vingt-cinq à trente-cinq dans les plus étendues, la moyenne étant de douze à vingt. Les dimensions et la forme de chaque parcelle diffèrent beaucoup d'un endroit à l'autre ; car si le découpage initial a été fait en certains points de façon rigoureuse, la plupart du temps, ce sont les chefs de quartiers qui ont accordé aux nouveaux venus des parcelles dont la délimitation restait assez approximative, et dont l'alignement par rapport aux autres laissait fort à désirer. En outre, des partages sont souvent intervenus depuis, scindant en deux ou trois les parcelles originelles. Ainsi voisinent des clôtures de 500 m², et d'autres qui n'atteignent pas 80 m² ; les plus grandes, dans cette partie la plus ancienne de la ville, ont entre 650 et 750 m², les plus petites entre 60 et 80 m². En règle générale, elles ont la forme d'un rectangle, mais nombre d'entre elles évoquent un parallélogramme ou un trapèze plus ou moins déformés, voire une figure quelconque dont les côtés dessinent saillants et rentrants. Par endroits, le plan cadastral évoque une mosaïque faite de petits éléments disparates, et disposés sans ordre.

En 1945, la cité était presque tout entière située en deçà de la cinquième avenue circulaire (aujourd'hui, avenue F.-Tchikaya), et le plan de lotissement ne prévoyait encore qu'une seule série de secteurs supplémentaires, sur le plus septentrional desquels des bâtiments scolaires venaient d'être achevés. Mais la poussée urbaine des années suivantes devait rendre caduques les prévisions. Au-delà des limites atteintes, des centaines de cases s'édifièrent bientôt sur des terrains où n'existait encore aucun tracé de voirie. La progression se faisait surtout selon l'axe médian, en direction d'une zone qui avait un moment servi aux exercices militaires de tir, et en avait gardé le nom de Matendé, mot qui signifie « bruit du canon, explosion ». Elle atteignit rapidement et franchit la plate-forme établie pour une voie ferrée qui n'avait jamais été terminée[1]. Mais la colonisation de ces nouvelles zones se faisait dans le désordre le plus complet ; les nouveaux arrivants évitaient

1. Elle devait desservir un futur quartier industriel.

de bâtir leurs cases dans le prolongement approximatif des grandes avenues principales, sans plus. Dans l'espace libre, chacun traçait sa concession à côté ou à proximité des autres, et édifiait son habitation, sa cuisine, etc. sans le moindre souci d'alignement.

Vers 1949-1950, il s'avérait que le périmètre urbain, tracé en 1925, risquait d'être rapidement dépassé (il mesurait 1 986 ha). Les autorités le portèrent à 3 325 ha, en lui donnant ses limites actuelles. De ce fait, se trouvèrent englobés les villages de Mvoumvou et Mpita, jusque-là *extra-muros*, ainsi que l'ensemble du quartier de l'Aviation, et de nouveaux lotissements devenaient possibles. A partir de cette date, deux opérations seront sans cesse menées de front : la création de toutes pièces de nouveaux quartiers, et le remodelage des anciens. Dès 1950, fut mené à bien le lotissement de toute la zone située à l'est du quartier Matendé, où n'existait encore que le camp des Saras, dit aussi camp S.O.A.E.M., et le village de Tié-Tié. Une grille de rues perpendiculaires orientées nord-sud et est-ouest, permit la limitation de 800 concessions nouvelles avant la fin de l'année ; les premières, de 20 × 10 m, furent jugées trop petites par les usagers, et les suivantes furent portées à 500 m² (25 × 20 m). Certains habitants de Tié-Tié, dont les cases durent être détruites, reçurent des indemnités de déguerpissement, et les propriétaires de palmiers et de cocotiers qu'il fallut abattre, des dédommagements.

L'entreprise semblait plus difficile là où le terrain était déjà presque entièrement occupé. C'était le cas dans le quartier Tchinouka, entre l'avenue Moë-Pratt et l'avenue L.-Portella (avenue de la Révolution). En 1957, il fallut cependant intervenir afin d'assainir une zone basse mal drainée, où les eaux s'accumulaient à chaque averse en faisant de sérieux dégâts : pose de collecteurs, ouverture de rues, etc. Plus de 260 000 F allèrent aux propriétaires contraints d'abandonner les lieux et de reconstruire ailleurs. Mais en maints endroits, il ne fut pas possible d'établir un réseau rationnel de voies secondaires, et l'on dut se contenter d'aligner tant bien que mal les ruelles existantes qui sinuaient entre les cases, et qui se recoupaient sous tous les angles ; certaines finissaient même en cul-de-sac. Le plan actuel des quartiers Tchinouka et Matendé témoigne de cette remise en ordre partielle, effectuée non sans difficultés. (fig. 96).

Le quartier Mvoumvou, qui s'étend dans l'angle nord de la ville, se trouva longtemps dans la même situation. La partie comprise entre les écoles et l'avenue de l'Indépendance fut lotie en 1956 ; mais elle comptait déjà plus de 110 cases, dont une majorité en terre et les autres en bois ; le village traditionnel de Mvoumvou en faisait partie. Comme à Tié-Tié quelques années plus tôt, elles furent intégrées dans les nouvelles parcelles, ou démolies. Mais l'occupation spontanée du terrain se poursuivit autour du cimetière en direction de la Songolo ; en 1960, la progression ne laissait libre que la pointe du plateau ; en 1963, les cases atteignaient le bouquet de cocotiers qui domine la rivière, et la route de Brazzaville. En même temps, sortait de terre un quartier d'un type particulier établi sur une zone *non aedificandi* située entre la Tchinouka et la route de Bas-Kouilou. En moins de deux ans, elle se couvrait de cases en bois, qui lui ont fait donner le nom de quartier Planches. La densité des constructions n'a fait qu'augmenter depuis, et il n'y a plus aujourd'hui de place disponible en ce lieu.

Mais la ville n'avait pas pour autant cessé de s'étendre ailleurs. En 1960, la partie sud-orientale du lotissement de Tié-Tié n'était pas encore entièrement bâtie. Par contre, venait de s'achever un lotissement partiellement réservé à la Société Immobilière, implanté autour du nouveau marché, et réservé surtout aux fonctionnaires. Il ne laissait ici de place disponible que près de la Nfallo, le long d'une pente assez ravinée, aussitôt occupée cependant. En 1961-1962, on pouvait espérer que l'éloignement des perspectives d'industrialisation de Pointe-Noire allait marquer un ralentissement de l'immigration urbaine, et partant de la construction. On sait qu'il n'en fut rien pourtant. Or il existait encore à cette date de vastes terrains disponibles, entre la voie ferrée et le cours supérieur de la Songolo, en particulier à l'est de la piste sortant de Pointe-Noire en direction du C.F.C.O. On vit donc bientôt s'y tracer les premières parcelles, avec les traditionnelles pancartes affirmant les droits des propriétaires. Elles se multiplièrent d'autant plus vite que la rumeur publique affirmait la prochaine construction d'une gare annexe en ce point. Les autorités furent donc bientôt contraintes de lotir à nouveau une première zone, puis une seconde. En 1964, les cases les plus éloignées du centre s'élevaient au bord même de la voie ferrée : le « Nouveau Tié-Tié » était né.

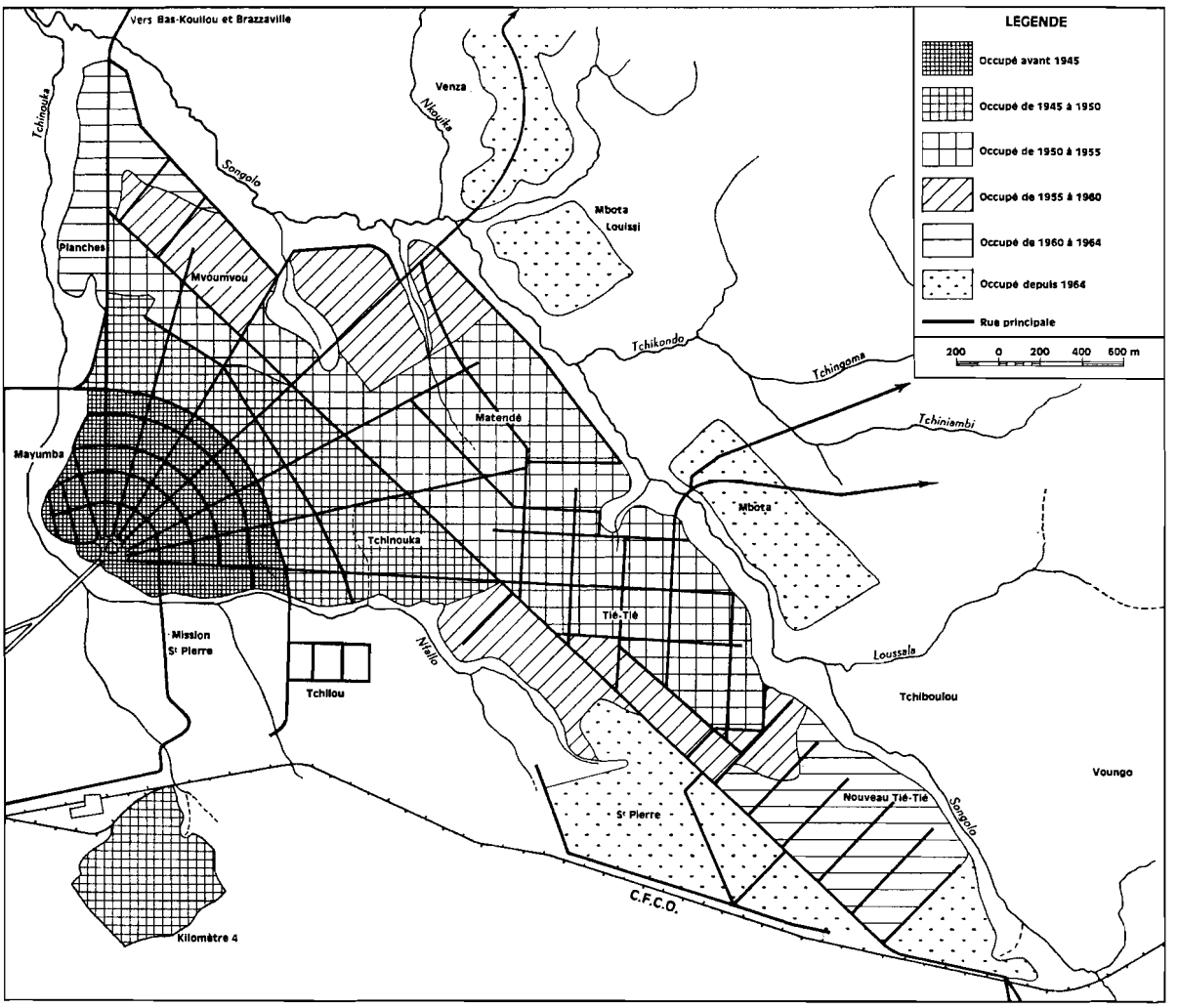


FIG. 95. — La croissance du « Village ».

On ne saurait oublier, dans la genèse du « Village », le développement de ce quartier excentrique — mais pour combien de temps encore ? — appelé Km 4. Il est situé au sud des ateliers du C.F.C.O. (Km 4 de la voie à partir du port), face à la zone industrielle. L'emplacement avait été choisi, à l'origine, pour l'aménagement d'un camp où auraient été logés les employés et salariés du chemin de fer : villas des Européens, le long de la route de l'Aviation, terrains de sport, cases et dortoirs du personnel africain. Mais très vite, les membres proches et lointains des familles vinrent également s'installer. En dépit des interdictions de construire frappant cette zone, d'ailleurs traversée par une voie ferrée de dégagement posée en remblai, un quartier grandit peu à peu, dans le désordre le plus complet. Bloqué sur trois côtés par les bâtiments déjà en place ou par des marécages, il a gagné en densité, et progressé dans la seule direction restant ouverte : vers le sud. Aucun remodelage n'y a été tenté, ni d'ailleurs ne peut l'être, puisque ce quartier est en quelque sorte illégal. Voudrait-on le faire que l'opération s'avérerait sinon impossible, du moins extrêmement coûteuse, si bien que personne ne songe à la proposer[1].

1. De même, la distribution d'eau et d'électricité est impossible, puisque le quartier n'a pas d'existence légale... Ces conditions particulières expliquent pourquoi l'augmentation de population n'a été ici que de 16,6 % entre 1958 et 1962.

De longue date, les urbanistes avaient décrété qu'en aucun cas la ville ne devait franchir la Songolo, sur laquelle il n'existait d'ailleurs qu'un fragile pont de bois permettant d'atteindre le village de Mbota. C'était compter sans les influences locales, et les besoins inassouvis de la population urbaine. En 1964, les notables de Mbota obtenaient que soit tracé un réseau de voies formant lotissement, où se trouvait englobé le village. Ils poursuivaient ainsi deux buts : vendre plus cher l'autorisation d'occuper le terrain (la cession de parcelles avait déjà commencé), et obtenir, à plus ou moins longue échéance, que soient installées l'eau et l'électricité. Cette première entorse au règlement ne devait pas être la seule.

Entre la route bordant le Nouveau Tié-Tié et la voie ferrée, les terrains avaient longtemps été considérés comme zone relevant de la base aérienne ; de plus, aucune case ne s'était jamais construite sur la rive gauche de la Nfallo, où se trouvaient seulement les bâtiments religieux et scolaires de la Mission Saint-Pierre, et deux petits villages d'une dizaine de cases chacun : Tchilou, en aval, et Mbokou, en amont. L'occasion semblait propice pour établir les plans d'un quartier de type moderne bien adapté aux conditions particulières du milieu africain. On sait ce qu'il advint de ce projet de « quartier Saint-Pierre ». Par contre, au sud-ouest du Nouveau Tié-Tié, la pression de la demande était si forte qu'il fallut se résigner à tracer un quadrillage de rues ouvertes à la niveleuse, et laisser la marée des cases s'emparer de cette nouvelle zone. En avril 1966, ce qui est déjà appelé le quartier Saint-Pierre — mais pas celui qui était prévu — était en pleine construction. S'il existait encore des places libres, c'était à titre très provisoire, et elles devaient normalement disparaître au cours de l'année 1967, à l'exception peut-être d'un terrain de football improvisé, qui semblait épargné par accord tacite. Et l'on voit mal pourquoi le mouvement ne se propagerait pas encore, réduisant à peu de chose la place disponible pour édifier un quartier moderne, et les espoirs qu'il pouvait faire naître.

On aurait pu penser que cette poussée urbaine allait absorber à la fois les nouveaux venus à Pointe-Noire et les anciens habitants, généralement locataires, et désireux de construire pour leur propre compte. Il s'est avéré, dès la seconde moitié de 1965, qu'il n'en était rien. A partir de juillet-août, on pouvait constater que de nouvelles parcelles se dessinaient en grand nombre sur la rive droite de la Songolo, de part et d'autre d'une piste prolongeant, au-delà de la rivière, l'avenue des Ma-Loango. Les premières se trouvaient déjà à 2,5 km de l'entrée du « Village », à 6 km au moins de la gare. De plus, étant situées en dehors du périmètre urbain, et hors d'un lotissement officiel, elles ne pouvaient rien espérer de l'Administration en matière de voirie, d'assainissement ou d'éclairage. Il n'empêche que six mois plus tard, la construction des cases battait ici son plein, sur une zone de 1 km de longueur et de 800 m de largeur, mais cette fois dans la plus totale anarchie. La route de Pointe-Noire à Brazzaville était atteinte rapidement ; en mai 1966, quelques cases se trouvaient déjà de l'autre côté : le quartier de Venza était né.

Les différentes façons dont s'est produite la conquête progressive du terrain se reflètent dans le parcellaire urbain, dont l'aspect change avec les quartiers. La figure 96 donne quatre exemples pris en divers points de la ville. Dans le quartier Tchinouka (fig. 96 a), il est évident que l'occupation s'est faite en toute liberté : d'où l'imbrication des parcelles aux dimensions les plus variées, et aux orientations fantaisistes. On remarque certains découpages, effectués postérieurement, dans un but lucratif ; ainsi dans le bloc oriental, les parcelles 8 et 17 ont été formées aux dépens des parcelles 9 et 16 ; par séparation en deux parties égales, des concessions uniques ont donné les parcelles 12 et 13, 20 et 21, 28 et 29, etc. Certains propriétaires se trouvent de ce fait enfermés, et doivent passer chez leurs voisins pour gagner une ruelle ou la rue. Il en va tout autrement pour le quartier « Chic » (fig. 96 b), pourtant créé avant la guerre. Ce lotissement officiel, destiné aux fonctionnaires noirs, avait été voulu comme un modèle d'habitat moderne, en tous points semblable à ce qui se faisait alors pour les Européens. Les parcelles sont donc très vastes (1 200 à 1 500 m²) et très régulières dans leurs formes et leur disposition. Mais il est certain qu'une ville entière bâtie sur ce modèle est impensable, car la densité qui en découle est extrêmement faible. A la limite septentrionale du quartier Mayumba (fig. 96 c), seule la trame des voies de circulation avait été tracée, délimitant des blocs dont le découpage fut laissé à l'initiative des intéressés, sous la responsabilité des chefs de quartiers. On retrouve donc ici des parcelles de dimensions

irrégulières, presque carrées, ou très allongées, mais dont la superficie descend rarement au-dessous de 200 m². Certains droits acquis avant la réalisation du tracé ont dû être respectés ; mais dans l'ensemble, le parcellaire est ordonné et le paysage plus aéré. Enfin, dernier aspect, classique, que celui du quatrième exemple (fig. 96 d). Il s'agit là d'un lotissement intégral, où le découpage s'est fait avant toute occupation, selon des normes précises : ici, chaque concession mesure 25 × 20 m.

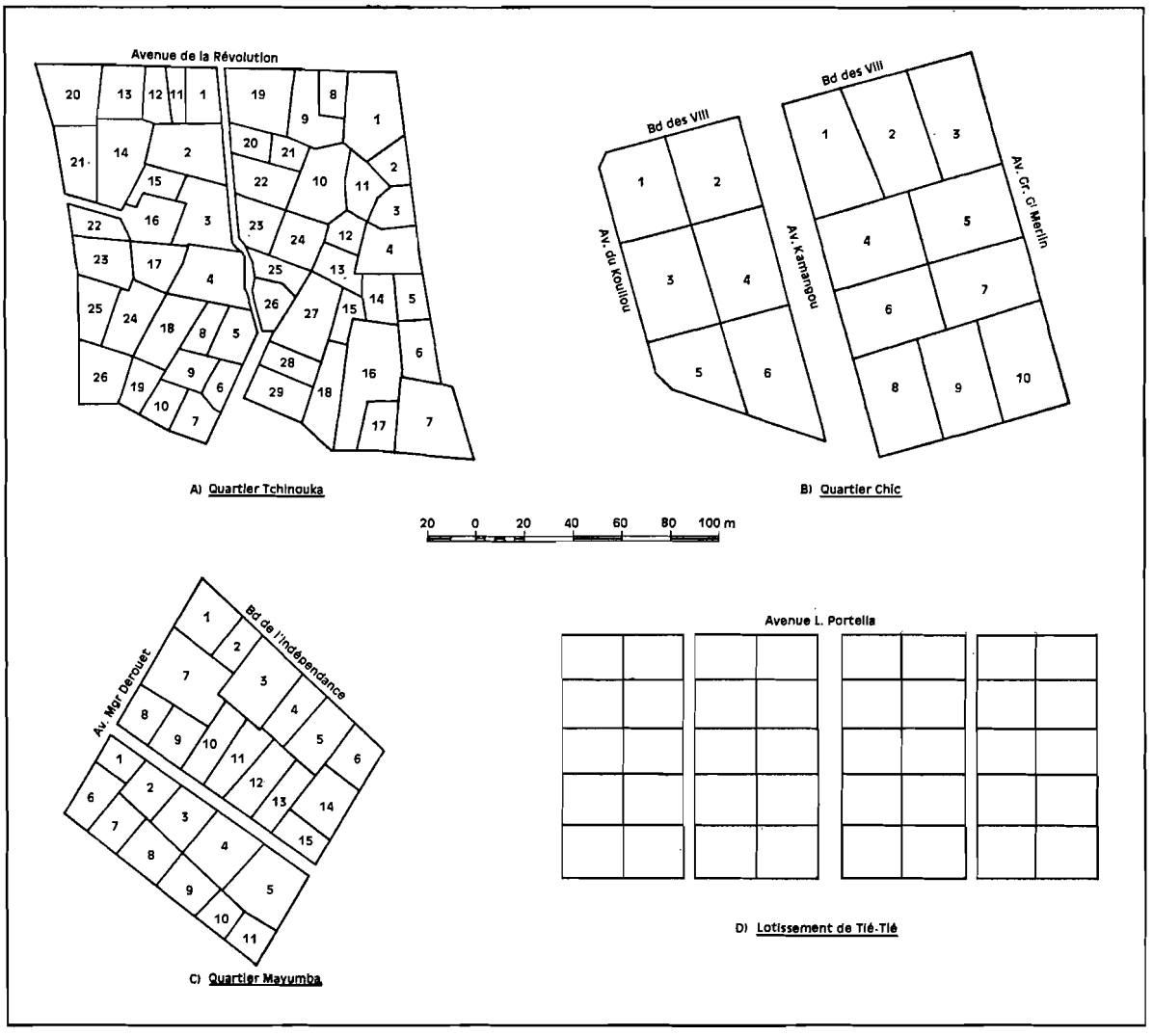


FIG. 96. — Différents aspects du cadastre dans le « Village ».

L'emplacement des constructions et les matériaux utilisés sont venus plus tard introduire quelque variété dans cette trame monotone.

On peut se demander s'il existe des motifs, pour que cette prolifération désordonnée cesse un jour. Mais le phénomène a quelque chose d'irrationnel, et toutes les raisons que propose la logique ne tiennent pas devant les faits. Les hypothèses pessimistes sont donc les plus vraisemblables, et risquent de se voir rapidement confirmées : au sud-est de Venza, toujours sur la rive droite de la Songolo, entre deux petits marigots, des parcelles apparaissaient en 1966 sur un plateau de 70 ha : le futur quartier de Mbota Louissi commençait de grandir...

2. Les différents aspects de la Cité.

Si l'on fait abstraction des deux petits quartiers bâtis par décision administrative selon des normes européennes (quartier Chic, quartier Société Immobilière, à Tié-Tié), tous les autres présentent de nombreux points communs, et le passage de l'un à l'autre ne se fait pas de façon tranchée, mais par la modification insensible de certains caractères : densité des constructions, proportion des cases en dur, hauteur de la végétation, etc. Ce dernier point est particulièrement important. La Cité, nous l'avons vu, s'est établie sur un plateau herbeux ne comportant qu'un nombre restreint de bosquets épargnés par le défrichement. Dès le début de la construction, des arbres ont été plantés le long des avenues, en particulier des cocotiers, tandis qu'étaient soigneusement conservés les palmiers à huile existants, ou les rares arbres fruitiers. Bien que la population ne se soucie que fort peu d'arboriculture, il est rare que le propriétaire ou le locataire d'une concession ne mette pas en terre un ou plusieurs manguiers, avocatiers, cocotiers, etc. S'il ne le fait, du moins laisse-t-il pousser les plants qui germent à partir des détritus jetés dans un coin. D'autre part, les piquets de clôture prennent fréquemment racine et se transforment en arbustes ou en buissons ; le citadin, qui aime se sentir vraiment chez lui, bouture aussi du lantana, du *Manihot glazowii*, et depuis quelques années, plante des eucalyptus. Ainsi, plus le quartier est ancien, plus le quadrillage végétal est haut et dense, plus les parcelles sont ombragées : le paysage devient une sorte de « bocage urbain » parfois très serré. Le Nouveau Tié-Tié ou le quartier Planches, qui n'ont nulle part plus de cinq ans, sont encore assez nus ; seules, dépassent au-dessus des cases, les essences à croissance rapide, telles que les eucalyptus et les bambous. Le quartier Saint-Pierre ne compte même pas un arbuste ; celui de Venza est mieux partagé, car des bouquets d'*Elaeis* et de manguiers de très belle taille marquent l'emplacement d'un village qui a disparu. La végétation est également plus épaisse aux abords des rivières et des marigots ; à partir de la Tchinouka, de la Nfallo, de la Songolo, elle remonte le long des versants ou se glisse jusqu'à l'intérieur de la ville par les dépressions humides : grandes touffes d'herbe, serrées, dépassant 2 m de haut, mais également canne à sucre, papyrus, arbustes divers, etc.

La plantation et l'entretien de la végétation arborée n'est pas désintéressée : outre l'appoint alimentaire qu'elle peut fournir, elle est aussi source de revenus, en particulier lorsqu'il s'agit d'*Elaeis*. La consommation du vin de palme est considérable, et les spécialistes de sa production, les « malafoutiers », payent aux propriétaires des arbres une redevance en argent ou en nature, pour qu'ils leur accordent le droit d'exercer leur métier. C'est pourquoi peut-être on rencontre si peu de parcelles fleuries ou plantées de paspalum, malgré l'exemple que donnent les quartiers européens : ce genre de végétation n'est d'aucun rapport matériel. Peut-être faut-il invoquer aussi la crainte de voir les enfants jouant dans la clôture détruire ce qui aurait été planté ? Ou bien encore l'insuffisance du temps disponible pour des travaux d'agrément, bien que les heures de loisir ne manquent pas à beaucoup, que l'on aperçoit, assis ou allongés, bavardant ou jouant ? Ou le peu de place disponible, les surfaces non bâties étant réservées aux allées et venues de chacun ? Il est cependant caractéristique de constater que dans les quartiers de fonctionnaires, les vastes espaces libres restent nus et poussiéreux, les plates-bandes et les buissons fleuris encore plus rares qu'ailleurs. Il faut y voir plutôt, dans une société dont l'existence est conditionnée tout entière par le problème de l'approvisionnement quotidien, un désintérêt total pour l'effort gratuit, et une forme d'esthétique qui lui est peut-être étrangère[1].

Le quartier Mayumba, ou quartier du Grand-Marché, présente une originalité certaine : il est le plus ancien, le plus urbanisé, et le plus commerçant. A partir de la place Lumumba, les sept avenues divergentes, toutes bétonnées ou bitumées, sont bordées par des constructions en dur de deux types principaux. Le premier est celui des maisons en forme de parallélipipède rectangle, montées à l'aide de ciment, de parpaings ou de briques adobes. La façade, plus large que haute,

1. Questionnés à ce sujet, plusieurs habitants nous ont répondu qu'ils ne voyaient pas du tout l'intérêt de cette activité. Il est vrai que ce sont souvent les femmes qui s'occupent de fleurir les maisons, et les Africaines ont bien d'autres choses à faire, plus urgentes...

est barrée horizontalement par une sorte d'étroit auvent qui protège de la pluie les diverses ouvertures. Le toit en tôles ondulées est incliné vers l'arrière au-dessus duquel il déborde légèrement. Sur le devant et les côtés, il est dépassé par une murette de hauteur irrégulière (fig. 97). Ces bâtiments ne sont pas autre chose que la copie simplifiée, en format réduit, des gros immeubles situés au quartier du Plateau, et qui abritent souvent des commerces portugais. Ici, ils sont destinés au logement, ou bien se partagent entre un logement et une boutique. Les murs sont parfois

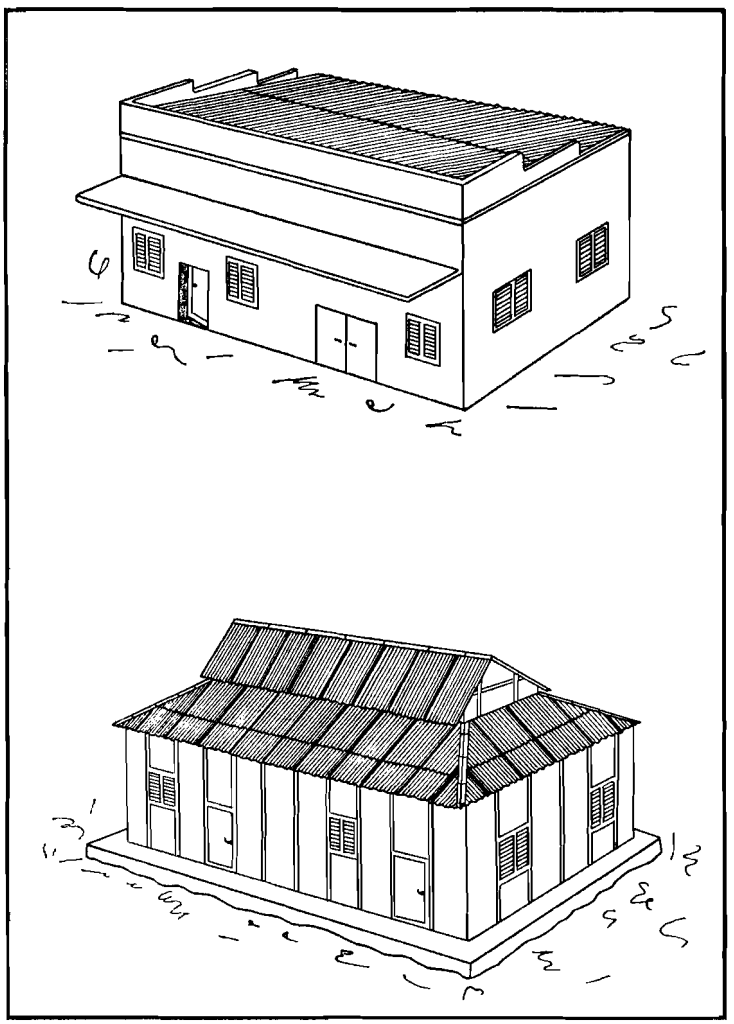


FIG. 97. — Deux types classiques de cases urbaines anciennes.

peints de couleurs vives, surtout lorsqu'un magasin y est installé. Mais la plupart de ces maisons sont restées de ciment brut, et l'écoulement des eaux dessine sur les façades de longues traînées noires ou grisâtres.

Le second type de bâtiment est directement inspiré de la case coloniale. A une maison élémentaire de petites dimensions, au plan rectangulaire, au toit à deux pans, est ajoutée une galerie périphérique, couverte par un toit à pente moins forte, et fermée entièrement, ou sur trois côtés seulement, le quatrième constituant alors une terrasse devant la façade. L'ensemble est en dur, ou en planches, et le toit en tôles ; les dimensions sont généralement assez grandes. Il n'est pas rare que ces maisons soient posées sur un socle de béton, qui les protège de l'humidité du sol.

Le nombre des ouvertures dépend des matériaux utilisés, mais comporte au moins deux portes d'entrée, et par pièce, une fenêtre dont le volet unique rabattable est tenu ouvert par un bâton oblique.

Ces bâtiments caractéristiques ne sont naturellement pas les seuls. Ils se sont multipliés le long des grandes avenues et des boulevards circulaires, mais entre eux s'élèvent soit des villas de type plus ou moins moderne, parfois flambant neuves, et témoignant d'une réussite spectaculaire du propriétaire, soit au contraire des cases traditionnelles avec une couverture végétale, et des barraques en bois. Autour du Grand Marché, se sont bâtis des immeubles à destination commerciale, qui appartiennent à des sociétés ou bien à des « Haoussa » ; on y vend chaussures, tissus, vêtements, alimentation, pétrole, quincaillerie, pharmacie, etc. Mais le nombre des magasins, des boutiques plus sommaires et des ateliers d'artisans diminue lorsqu'on avance vers les quartiers plus récents, qui datent seulement d'une dizaine d'années. La limite approximative, au-delà de laquelle apparaît vraiment un paysage différent est le boulevard de l'Indépendance. Avec l'avenue de la Révolution d'une part et l'avenue R.-Paillet d'autre part, ils encadrent la zone où règne l'essentiel de l'activité commerciale. Seul, le marché de Tié-Tié, qui n'a pris de l'importance que depuis quatre ou cinq ans, est un lieu actif d'échange en dehors de ce périmètre. Certes, les cases d'habitation ne manquent pas ici, mais elles sont moins visibles, parce que situées plutôt à l'intérieur des alvéoles que dessine le quadrillage des voies principales. Au contraire, elles dominent très largement ailleurs.

A Mvoumvou, à Matendé, à Tié-Tié, au Km 4, la cellule de base du paysage urbain est la parcelle close. La clôture paraît être aux yeux de chacun le symbole même de l'appropriation, et elle est établie presque toujours avant la construction de la case. C'est d'abord pour assurer la valeur des droits du possesseur, que renforce une pancarte en bois clouée sur un piquet : « Parcelle appartenant à Monsieur X... » ; c'est ensuite parce qu'elle demande un minimum de dépenses : fréquemment, elle est faite avec les moellons achetés pour la construction, et entassés les uns sur les autres. Mais les matériaux utilisés sont très variés ; courante surtout dans les zones les plus humides est la haie vive, parfois étique ; beaucoup plus répandue est la barrière, qui revêt les formes les plus diverses : lattes clouées horizontalement, à deux niveaux différents, quadrillage de gaulettes, de tasseaux plus ou moins bien équarris, planches de rebut plantées les unes à côté des autres ; depuis deux ou trois ans est apparu un matériau nouveau : la chute de déroulage, sorte de copeau mince et souple non commercialisable, que le massicot détache de la feuille de placage. Fixés les uns à côté des autres, ils forment une surface continue, quoique fragile, qui dissimule totalement l'intérieur de la parcelle. Le fil de fer barbelé, tendu sur des piquets, est une rareté, mais il existe pourtant. Par contre, fréquente est la clôture en plaques de tôle, obtenues en faisant sauter la soudure des fûts métalliques ; même les fonds circulaires sont utilisés : se recouvrant mutuellement à demi, ils évoquent curieusement des écailles de poisson. Quant aux véritables murs, bâtis en briques sèches, en parpaings ou même en ciment, ils sont encore très peu courants.

La maison d'habitation[1] présente elle aussi un assez grand nombre de formes, et les matériaux de construction sont variés. On sait que la case traditionnelle, en pays Vili, était en payrus assemblés par grands panneaux, et il en fut ainsi en ville entre 1920 et 1930. Cependant, l'influence des travailleurs venus d'autres régions, celle des Missions, introduisirent la technique du « potopoto » et des briques sèches (briques adobes). Après la guerre, la majeure partie du Village était constituée par des cases en terre gâchée tenue par une armature de bois, et c'est seulement au cours des quinze dernières années que la planche a triomphé : en 1956 encore, au cours d'une opération de remodelage, sur 110 cases démolies, 90 étaient en terre et 20 seulement en bois ; la proportion est à présent renversée.

Un certain nombre de cases ont été montées simplement avec des planches de petite taille obtenues en démolissant des caisses ; c'est évidemment le procédé le plus économique ; mais

1. On dit toujours « la case », même quand il s'agit d'une maison en dur, comme dans les quartiers « européens ».

l'hétérogénéité du matériau ne donne pas des résultats très heureux ; généralement, il s'agit de planchettes, qui obligent à multiplier les montants verticaux ; fragiles, elles sont rapidement percées de trous qu'il faut colmater tant bien que mal avec des morceaux de bois, de tôle, de toile. C'est la planche éclatée qui est la plus répandue.

Les planches éclatées s'achètent au marché, par paquets de dix. Elles sont clouées sur des poteaux plantés dans le sol, après qu'une couche de terre bien tassée a constitué une sorte de plate-forme de quelques centimètres (protection contre l'eau de ruissellement). Ces montants ont été longtemps des tronçons d'arbustes ou de petites branches ; de plus en plus, il s'agit de chutes de sciage, qu'il est possible de se procurer à bon marché ; elles font d'ailleurs l'objet d'un commerce de revente, car achetées au mètre cube, elles sont recédées à la pièce. Les planches sont posées à partir du bas, chacune d'elles débordant légèrement sur la planche inférieure. L'horizontalité n'est pas toujours respectée, et l'ensemble est parfois d'un effet esthétique qui laisse à désirer. Mais la construction est solide et l'étanchéité bonne. Une couche de peinture est souvent appliquée à l'extérieur (noire en bas, blanche en haut, dans beaucoup de cas).

Cependant, à ce matériau assez bon marché, succèdent lentement, dans les milieux jouissant d'un revenu plus élevé, les planches rabotées achetées dans les scieries. Elles se fixent bord à bord, horizontalement ou verticalement, et une mince baguette clouée recouvre la fente de contact. Les cases ainsi bâties ont une allure plus achevée, plus propre aussi. Enfin, depuis une date récente correspondant à l'essor des industries de déroulage (1964-1965), un certain nombre de constructions se font en planches tirées des « carottes » d'okoumé, de limba et de tchitola. Le cœur des grumes, après déroulage, se présente sous la forme d'un cylindre plus ou moins volumineux, avec lequel on peut faire plusieurs planches dont une face est plate et l'autre bombée, appelées « dosses ». Ainsi, l'usine Plexafric les prépare elle-même, et les vend 30 F pièce. Cette nouvelle technique donne aux cases une allure de chalet qui n'est pas sans élégance.

Les maisons « en dur », disséminées parmi les autres, offrent moins de variété. A la brique adobe, fabriquée le plus souvent sur place, soit par le constructeur, soit par des artisans spécialisés (plusieurs d'entre eux ont longtemps travaillé sur les rives de la Nfallo, près du village de Mbokou), ont succédé les parpaings, mélange de gravier et de ciment. Ils existent en plusieurs dimensions, naturellement de prix variables ; on se les procure soit auprès d'entreprises européennes, soit auprès de fabricants autochtones ; mais le futur propriétaire peut aussi acheter les matériaux de base, et un maçon fait lui-même les parpaings au fur et à mesure des besoins. Le prix de revient est élevé : moulés sur place, ils reviennent à environ 5 F pièce ; achetés en ville, ils coûtent de 20 à 50 F selon la grosseur. En outre, l'autorisation de construire est nécessaire dans ce cas, et le versement est de 50 F le mètre carré bâti ; aussi, nombre de cases en dur sont-elles inachevées : faute d'argent, il a fallu arrêter les travaux plus ou moins vite, d'autant plus qu'en ce domaine, les candidats ont tendance à voir très grand : auvents en béton, terrasses couvertes, claustrats fantaisie, vastes pièces, etc., et ils prévoient un étage, sinon deux ; heureux sont-ils lorsque le rez-de-chaussée se trouve couvert, et qu'ils peuvent tout de même venir l'habiter ! Mais le spectacle d'ouvertures béantes, donnant sur une végétation folle qui a reconquis le terrain entre les murs, est très fréquent.

La pose des portes et des fenêtres est souvent confiée à un menuisier de métier, même dans les cases en bois. Les prix demandés sont élevés, eu égard aux surfaces réduites qu'il s'agit d'équiper. C'est pourquoi certains se contentent d'aménagements rudimentaires : quatre planches clouées sur lesquelles se fixe un panneau amovible. Les volets ne sont pas courants, et ne se justifient guère dans la plupart des cas, puisque la « fenêtre » elle-même est opaque.

Il existe enfin un nombre assez grand de types de toits, selon le matériau de recouvrement utilisé. On n'observe pas, en ville, ces toits garnis par des brassées de feuillages qui caractérisent en brousse bien des cases récentes ; la tuile de bambou est en large recul, du moins pour les habitations principales ; en général, celles qui sont ainsi garnies sont anciennes et de petite taille. Par contre, elle reste en faveur pour la couverture de petites baraques adventices, des ateliers en plein air ou de minuscules boutiques. On en voit arriver de la campagne par camions, mais surtout par le train. La toile goudronnée s'achète auprès des maisons de commerce comme la

S.C.K.N., mais elle est assez peu répandue, et c'est la tôle ondulée qui triomphe largement. Les plus impécunieux tiennent à s'en procurer, en dépit de son coût élevé (300 à 600 F l'unité, selon le poids). La plus légère est peu recherchée, car elle résiste mal aux fortes tornades, et se roule parfois sous l'effet des rafales de vent. Chaque tôle est clouée sur les chevrons qui la soutiennent,

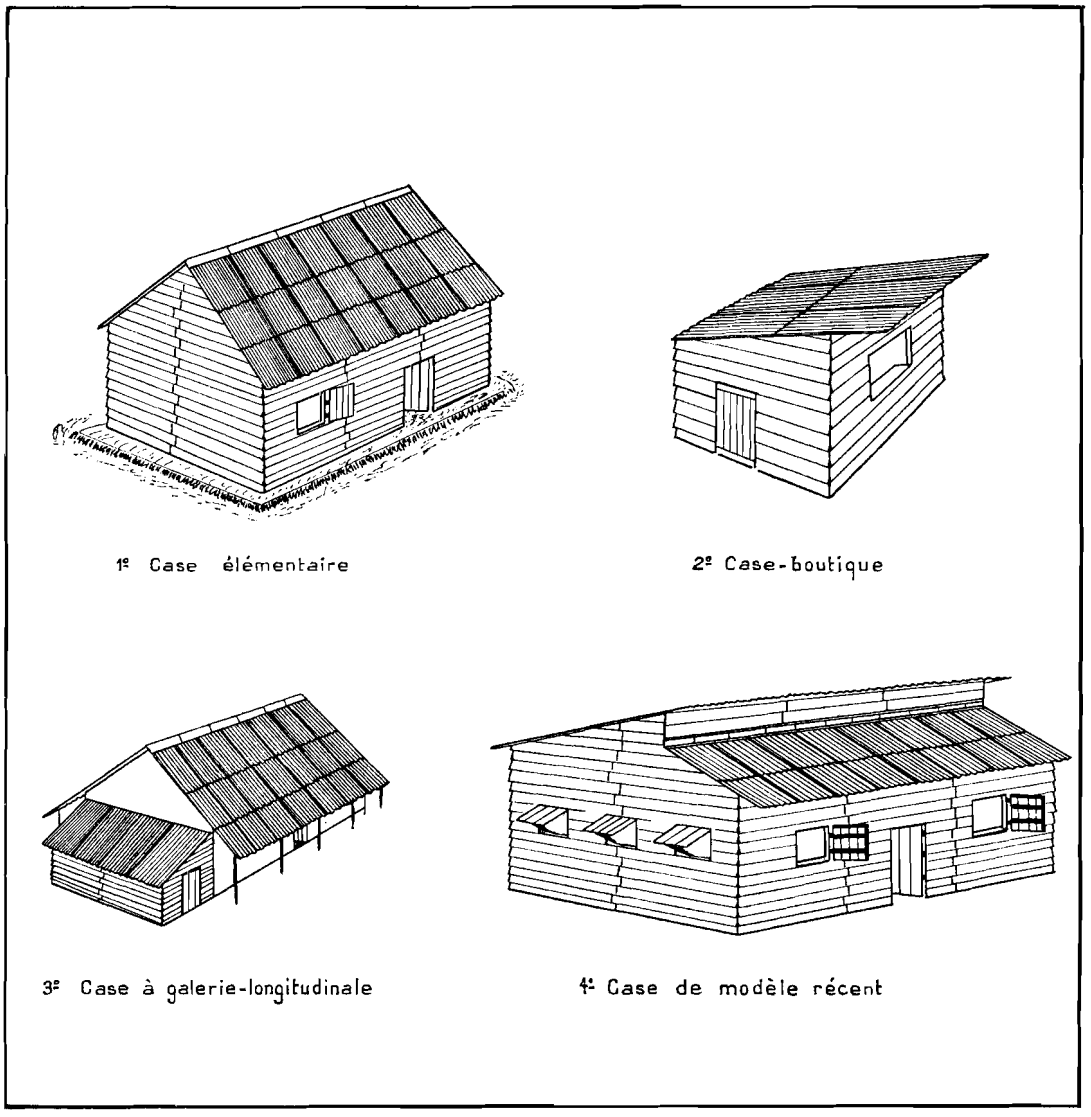


FIG. 98. — Types courants de cases africaines, à Pointe-Noire.

et l'étanchéité des arêtes faitières est assurée par un capuchon de tôle en forme de cornière, qui coiffe la partie supérieure des deux pentes. L'étanchéité est bonne ; mais si le métal galvanisé ne s'abîme pas trop vite, ce sont souvent les clous qui rouillent, et des gouttières se forment. Mais l'inconvénient est peut-être limité dans un pays où, si les averses sont violentes, elles ne durent que peu de temps. Ceux qui ont des doutes sur la solidité de leur toit le renforcent en posant dessus de lourds morceaux de bois ou des pierres plates. Le remède est efficace, mais l'effet n'est pas très heureux, et ajoute une touche de pauvreté à certaines parcelles qui n'en ont guère besoin.

La case urbaine moyenne n'est pas grande : 6 m de long sur 4 m de large sont les dimensions habituelles. Rectangulaire, elle est surmontée du toit à double pente, qui parfois déborde assez

loin de part et d'autre ; il est alors soutenu par des piquets et forme une avancée à l'abri de laquelle on peut travailler... ou se reposer. Elle ne compte qu'une seule porte, deux ou trois fenêtres sur les grands côtés (il y en a très rarement sur les petits). A cet élément simple, un appentis est parfois accolé en bout, et s'ouvre à l'extérieur : c'est une adjonction postérieure à la construction, et qui s'est avérée nécessaire pour ranger quelques objets et libérer une pièce. Plus importante, la case dont le toit est à quatre pans, et qui paraît plus massive, est souvent en briques ou en parpaings ; elle comporte davantage de pièces : quatre au moins. Par contre, un style particulier est en train de se répandre dans les quartiers les plus récents — Mbokou et Venza — encore en construction. Les cases de ce type sont en quelque sorte formées de deux éléments au toit à une seule pente, mais de hauteurs inégales, et accolées par leur façade. Il en résulte un effet de décrochement qui n'est pas sans élégance. Aux questions posées à propos de cette mode, les intéressés répondent que « cela fait bien », ou même que « cela fait campagnard », réaction pour le moins assez inattendue, de la part de gens qui s'échappent à tout prix de leurs villages. En fait, ce style nouveau à Pointe-Noire est fort répandu autour du lac Cayo et tout le long de la frontière méridionale, et viendrait du Cabinda. L'arrivée en plus grand nombre des ressortissants de ce pays expliquerait tout simplement le phénomène.

Qu'il s'agisse du genre des cases, de leurs dimensions, ou du matériau employé, il n'y a pas grande différence entre les quartiers. Il faut noter cependant que le quartier Planches, comme son nom l'indique, ne compte aucun bâtiment en dur : la chapelle catholique elle-même est en bois. Les terrains occupés restant toujours *non aedificandi*, aucun permis de construire ne saurait être délivré, et les occupants, qui peuvent à tout moment être expulsés, ne tiennent pas à engager de gros frais. Ils respectent donc rigoureusement ce qui n'est plus qu'une fiction administrative et juridique. La planche est également le matériau presque exclusif à Mbokou et à Venza, mais c'est seulement parce qu'elle permet une construction rapide, et que le lotissement officiel ou de fait est récent. Au Nouveau Tié-Tié, qui n'a pourtant guère plus de cinq ou six ans, de belles maisons en dur se sont déjà élevées ; leur fréquence est plus grande à Matendé, Mvoumvou, et même à Tié-Tié ; mais il n'y en a pas au Km 4, quartier « illégal », lui aussi.

Le caractère le plus frappant du paysage urbain est certainement l'hétérogénéité très grande de l'habitat : formes et dimensions des cases, nature des matériaux utilisés pour les murs, les toits ou les clôtures, changent d'une parcelle à l'autre, et même à l'intérieur d'une parcelle où s'élèvent plusieurs bâtiments. Au long des rues et des ruelles, la grande et belle villa, qui ne déparerait pas la banlieue résidentielle d'une ville européenne, voisine avec la case en planches construite peu à peu, et la baraque en poto-poto.

Si l'ancienneté d'un quartier se mesure aisément à la densité végétale qu'il présente, elle se traduit encore par une autre évolution, très vite sensible. Dans les parcelles récemment occupées, s'élève le plus souvent une case d'habitation simple ; il s'y ajoute parfois une case-cuisine, qui peut être réduite à un simple abri. Mais dans les parcelles où les familles se sont installées depuis assez longtemps, la surface bâtie est toujours plus importante. Petit à petit, d'autres bâtiments ont été construits ; il n'est pas rare d'en compter quatre ou cinq à l'intérieur d'une même clôture : logement supplémentaire d'une pièce ou deux, seconde case identique à la première, et disposée sur le côté opposé ou sur le côté contigu, boutique minuscule ouvrant sur la rue, etc. Il s'est agi parfois seulement de loger des enfants devenus grands, ou des parents arrivés de brousse ; ou encore de se livrer à un petit commerce. Mais dans bien des cas, les propriétaires ont bâti pour louer, parce que la demande était forte et l'opération intéressante. Les premiers à s'en aviser semblent bien avoir été les Haoussa, « hommes d'affaires » habiles, dont beaucoup disposent de capitaux suffisants, et souvent propriétaires de terrains multiples ; mais les Congolais leur ont emboîté le pas. Dans un premier temps, la location a porté sur une case de type courant, ou sur une partie de celle-ci (une pièce non utilisée, par exemple) ; mais depuis deux ou trois ans, on voit se multiplier dans les parcelles des bâtiments assez longs et bas, uniquement composés de chambres juxtaposées, dont chacune donne sur la cour par une porte et une fenêtre ; il s'agit de spéculation immobilière caractérisée, qui s'avère extrêmement rentable : le niveau élevé des loyers permet d'amortir en un an au maximum les capitaux investis !

Cette évolution contribue donc à augmenter à la fois la densité de la population et celle de l'habitat. Dans les quartiers anciens, les cases se serrent de plus en plus, réduisant la surface des espaces libres : à Mvoumvou, Matendé, Tié-Tié, ce processus est bien avancé ; le Nouveau Tié-Tié a encore un aspect assez dégagé, mais déjà s'élèvent ici et là, à l'intérieur des clôtures, des bâtiments dont la destination est évidente : l'évolution est en train de s'effectuer de la même façon.

En dépit de la rapidité de l'urbanisation, et des difficultés économiques que rencontrent beaucoup de citadins, il est rare que les quartiers africains offrent l'aspect de véritables bidonvilles, sales et misérables. Cette anomalie s'explique de plusieurs façons. La principale est l'existence d'un plan : les immigrants ne sont jamais venus entasser des bicoques de fortune sur la périphérie de la ville ; ou bien un plan de lotissement leur offrait des parcelles régulièrement délimitées ; ou bien un tracé ultérieur a pu mettre un certain ordre dans les zones bâties, quitte à rendre nécessaire la destruction de cases et le versement d'indemnités de déguerpissement. Ainsi, presque partout apparaît une grille primaire de voies de circulation rectilignes, une grille secondaire de rues plus étroites, et un découpage en parcelles dont la relative régularité met une note d'ordre très apparente, que souligne encore la présence des clôtures. En outre, dans chacune des parcelles, les constructions ne se disposent pas au hasard, mais en général parallèlement aux côtés : elles se trouvent donc, sur de grandes étendues, alignées selon deux directions privilégiées. Il est frappant de constater que là où la situation est différente, comme au Km 4 ou en certaines parties du quartier Tchinouka, l'impression ressentie est déjà beaucoup plus médiocre.

Mais de plus, la case n'est pas construite de n'importe quelle façon ; le rural qui s'urbanise, transporte en émigrant ses méthodes et ses techniques ; et tout comme sa femme retrouve à Pointe-Noire les réflexes qui la poussent à établir une plantation vivrière, lui-même rebâtit à Mbota, à Venza ou au Nouveau Tié-Tié, la case qu'il vient d'abandonner au village. Cela n'offre pour lui d'autre difficulté que de se procurer, contre argent comptant, les matériaux qu'il pouvait jusque-là tirer en grande partie de la nature qui l'entourait ; encore cette possibilité n'est-elle pas entièrement exclue : il ne faut pas une grande habileté pour fabriquer des briques sèches, mais seulement du temps et de la patience. Ce n'est donc pas un abri de fortune qu'il édifie, et il y apporte toujours un certain soin. En outre, c'est très fréquemment que femmes et enfants balaient la cour de la concession, et la propreté générale est assez satisfaisante.

C'est certainement par là surtout que Pointe-Noire et beaucoup de villes en Afrique Centrale diffèrent de façon fondamentale des villes tropicales d'Amérique latine ou d'Asie. Pour la plupart de leurs habitants, il n'y a pas eu de coupure brutale dans leur mode de vie lorsqu'ils ont abandonné la brousse ; matériellement et psychologiquement, ils se trouvent donc mieux armés pour surmonter leurs difficultés, et c'est bien pourquoi ces agglomérations n'offrent presque nulle part le visage de la misère et de la détresse. Mais n'est-ce pas une situation provisoire, qu'elles doivent seulement à leur relative jeunesse ? On peut craindre à juste titre que l'avenir soit plus sombre que le présent.

PH. 49. — *Fabrication de « tchibouaboua » (vin de canne à sucre).*

Les morceaux de canne à sucre, écorcés, sont préparés dans la cuvette ; le vin coule dans la dame-jeanne, entre les pieds du pressoir.

PH. 50. — *« Kikouiti » attendant un camion de ramassage.*

En bordure de la route, les lourds ballots de manioc roui attendent le passage d'un camion. La plate-forme facilite le chargement.

PH. 51. — *Planches éclatées, prêtes à l'expédition.*

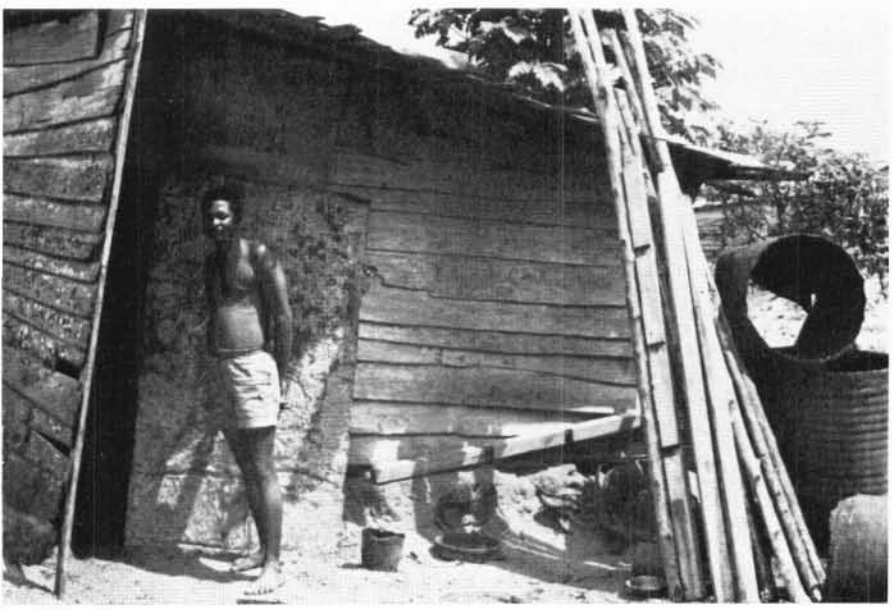
Près du lieu de fabrication, au bord de la route, les planches sont disposées par paquets de cinq ou de dix, en attendant leur expédition. La forte demande assure un écoulement régulier.

PH. 52. — *Case en bois en cours de construction.*

L'armature générale, très simple, est en bois de sciage sur lequel les planches sont clouées.

PH. 53. — *Intérieur d'une concession urbaine.*

La case compte deux logements très petits. Les murs sont en poto-poto, recouvert d'un crépi. La cuisine est faite sous l'abri sommaire en tôle ondulée, situé à gauche. Le fauteuil de salon, qui fait partie du mobilier du locataire, est identique à ceux qu'on trouve chez beaucoup d'Européens.



PH. 54. — *K..., chômeur satisfait de son sort.*

Case assez délabrée, en planches éclatées. A droite, les fûts en tôle qui fournissent la matière première des barbecues.

9

L'approvisionnement de la population urbaine

La population de Pointe-Noire, qui atteint et dépasse même certainement 100 000 habitants en 1967, est composée de deux communautés d'inégale importance dont les coutumes alimentaires et le genre de vie sont presque entièrement différents : d'une part, un groupe aux effectifs réduits, qui réunit les Européens et un certain nombre d'autochtones « évolués », dont le pouvoir d'achat est assez élevé, et dont les uns conservent et les autres adoptent les façons de vivre des pays tempérés, plus ou moins adaptées aux contingences tropicales ; d'autre part, une masse considérable d'Africains, bien souvent citadins de fraîche date, et qui par la force de l'habitude ou par nécessité économique, continuent de se nourrir, de s'habiller, de bâtir, comme ils le faisaient dans leurs villages d'origine.

L'opposition n'est d'ailleurs pas absolue. La nourriture des Européens fait largement appel aux ressources locales, sinon à ses recettes : bananes, ananas, noix de coco, mangues, goyaves, corossols, avocats, sont abondamment consommés, mais aussi le chou-palmiste et même la noix de palme, base de la sauce « à la moambe » ; quant au pili-pili, extrêmement fort, il figure sur bien des tables, où il détrône des assaisonnements moins puissants. Au contraire, les produits alimentaires de type européen sont venus s'ajouter aux menus congolais traditionnels : le pain, le corned-beef, les sardines à l'huile, le lait condensé, la bière, le café ont connu un succès croissant, que limite seulement la faiblesse du revenu monétaire de beaucoup. Il est impossible de savoir combien de familles ont pu adopter complètement l'alimentation « européenne » : quelques centaines peut-être, dont un membre est fonctionnaire des cadres moyens et supérieurs ou commerçant prospère, ou bien a fait un long séjour dans les pays d'Europe occidentale. Encore cette adoption n'est-elle jamais complète : sur leur table, se côtoient le pain, les pommes de terre et le manioc, la viande de boucherie et la viande de chasse, le vin rouge et le vin de palme ; dans les couloirs des immeubles administratifs, circulent des marchands d'arachides, de bananes, d'oranges, de beignets, de gâteaux à la noix de coco, etc., auxquels tout le monde fait appel.

Afin de couvrir une partie de ses besoins, la ville a donc recours aux importations, et les produits sont alors distribués en majeure partie par les magasins de type moderne. Le circuit est le même que dans une quelconque ville de France, et n'offre aucune originalité. Par contre, l'approvisionnement de la population urbaine en produits vivriers et en matériaux traditionnels, mérite d'être étudié avec une particulière attention : il constitue certainement un aspect spécifique de ces villes d'Afrique Centrale où le problème de l'existence quotidienne est au cœur des préoccupations de chacun.

LA PRODUCTION URBAINE DES DENRÉES ALIMENTAIRES

La présence de cultures à l'intérieur de la ville et dans ses environs immédiats est l'un des traits caractéristiques du paysage dans les grandes et les petites agglomérations urbaines congolaises, surtout lorsque la topographie multiplie les ravineaux et les fonds humides, où la construction des cases est exclue. Elles ne peuvent, à Pointe-Noire, que frapper par leur fréquence. Mais la ville compte aussi un grand nombre de jardins maraîchers dont la production s'écoule par diverses voies. Enfin, le périmètre urbain englobe un village de pêcheurs qui participent activement au ravitaillement des citadins.

A. LES ACTIVITÉS AGRICOLES DES CITADINS

Les activités agricoles des citadins tiennent dans la vie de la cité une place dont l'importance échappe aux statistiques habituelles : on ne peut l'apprécier que par une enquête particulière. Mais il ne s'agit pas d'une donnée intangible : une évolution est prévisible en ce domaine, et elle n'est pas sans conséquences sérieuses.

1. Jardins de cases et plantations vivrières.

Il suffit de circuler pendant un moment dans les rues du Village pour apercevoir en maints endroits des parcelles cultivées : sur les bas-côtés, sur les terrains vagues, dans des lots attribués mais non encore bâtis, et naturellement sur le pourtour de toutes les zones marécageuses. Les quartiers les plus anciens de Pointe-Noire — quartier Mayumba par exemple — ou à caractère particulier comme le quartier Chic, n'offrent guère de possibilités : ou bien les habitations y sont trop serrées, ou bien les habitants appartiennent à un groupe social au sein duquel les femmes ne cultivent plus la terre. Par contre, l'activité agricole est notable dans tous les petits vallons qui, au nord-est du Village, descendent vers la Songolo, dans les quartiers qui ont surgi récemment, et en général sur toute la périphérie de la cité, là où le tracé des rues est peu net et la disposition des concessions quelque peu fantaisiste. Là se font en particulier les plantations d'arachides, qui, n'occupant le sol que pendant quatre mois environ, courent moins le risque d'être détruites avant la récolte. L'aspect est le plus souvent celui d'un jardin de case, où sur quelques mètres carrés seulement et sans ordre aucun, se dispersent et se mêlent les plantes alimentaires et les assaisonnements les plus utilisés : une sorte de concombre appelée « dongo-dongo » et qui aurait été introduite par les ressortissants de R.C.A. ; une espèce de courge (« lilendji ») ; quelques pieds de maïs (« liâni ») ; un épinard local, ou « mbooua », une oseille dite « ngaï-ngaï » (c'est-à-dire « amer » en langue véhiculaire kikongo), du piment (« loutchiefo »). La haie de clôture elle-même est souvent faite de cette plante apparentée au manioc, dont les feuilles sont consommées sous le nom de « ndîmbou » ; le tubercule peut aussi être mangé, mais il est à la fois filandreux et de consistance caoutchouteuse, et on ne l'utilise pas habituellement.

La production de ces cultures urbaines ne saurait apporter qu'une maigre contribution au ravitaillement de la ville. C'est donc surtout en dehors des zones bâties, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre urbain, que sont établies les plantations vivrières. On les trouve d'abord à proximité des vallées qui enserrent le Village (vallées de la Songolo, de la Tchinouka, de la Nfallo), mais également près des zones humides plus éloignées, et notamment dans les quartiers modernes : dépression de la Loya, de la lagune Tchikobo, des ruisselets de la Côte Mondaine. La nature des terrains ainsi occupés engage les femmes à y pratiquer des associations de cultures. Défrichant la végétation naturelle qui a dû être autrefois une forêt-galerie, mais n'est plus constituée aujourd'hui que d'herbes et de broussailles, elles construisent les buttes habituelles dans lesquelles elles enfoncent les boutures de manioc ; mais en même temps, elles plantent souvent de la patate douce

dont la pousse est beaucoup plus rapide, et qui couvre bientôt le sol d'un tapis continu ; le manioc grandit au-dessus, et restera seul après la récolte des patates. Des grains de maïs, des noyaux de courges, des taros sont semés un peu au hasard dans le champ, ou bien sur les tas de cendres et de terre à demi brûlée provenant du défrichage, ou encore en une ligne marquant les limites de la parcelle. Il s'agit en quelque sorte d'un compromis entre le jardinage et la culture de plein champ.

Cette dernière est très largement pratiquée dans un rayon de quelques kilomètres autour de la ville. Les plus belles plantations, et les plus serrées, sont faites dans la palmeraie naturelle qui s'étend à la sortie méridionale de Pointe-Noire, de part et d'autre de la route conduisant au Cabinda. Elles se mêlent ici à celles des femmes de Tchibamba et Tchimagni, gros villages très proches de la ville. Ces emplacements sont recherchés, car le manioc y bénéficie d'un sol plus humide, plus riche et plus ombragé ; il pousse mieux et produit davantage. Il en est de même au nord, au-delà de Loandjili. Les parcelles y sont d'assez petite taille : certaines n'atteignent pas un are, mais la densité des plants y est plus forte qu'ailleurs. Si les palmiers à huile sont abondants au sud-est de la ville, il n'en est pas de même ailleurs : à l'est et au nord-est, en particulier, s'étend la savane herbeuse, où se dresse de loin en loin un bouquet de manguiers et d'*Elaeis*.

Entre l'agglomération et le rebord du plateau qui domine la plaine côtière, la topographie mamelonnée permet des cultures de versants, sur des pentes assez modérées ; mais les champs ne se limitent pas aux secteurs inclinés : en fait, les besoins sont tels que les défrichements, année après année, ont déjà parcouru la totalité de la surface disponible. La photographie aérienne révèle que pas un mètre carré de terre n'est resté inutilisé jusqu'à présent : sous la végétation naturelle de repousse, apparaissent en effet des traces de buttes qui dessinent un quadrillage irrégulier, mais très serré. Des champs ont même été établis et le sont encore périodiquement au flanc de l'escarpement qui limite le plateau, sur des pentes qui atteignent en certains endroits 10 %. Trop sollicités, les sols de cette zone sont appauvris ; entre chaque défrichement, il ne peut guère pousser que de l'herbe, et la formation d'humus est impossible. L'aspect du manioc trahit ces difficiles conditions de croissance : il pousse moins haut, il est plus grêle, et le feuillage est vert pâle. Tenant compte de cette situation, les femmes font des buttes plus importantes, et ménagent entre les boutures des distances plus grandes (90 pieds par are, au lieu de 110 dans les champs sous palmeraie).

C'est cependant sur le plateau lui-même que l'importance des champs cultivés est la plus grande. La défrichement y est aisé, puisque le tapis végétal a l'aspect d'une steppe : touffes d'herbe de moins d'un mètre de hauteur qui ne couvrent pas le sol, entre lesquelles s'érigent des milliers de termitières-champignons et quelques chétifs buissons d'*Annona arenaria*. Il existe là de vastes étendues où, vers 1930-1935, avait été tenté un élevage de bovins. Les plantations de manioc sont faites en général de part et d'autre de la piste qui s'amorce sur la route de Sounda, près du nouveau cimetière, et se dirige vers le sud-est presque en droite ligne, gagnant la profonde vallée sèche de la Mvoussi, et au-delà, le petit village de Loussala, puis la voie ferrée. Les champs individuels sont contigus sur plusieurs centaines de mètres, et couvrent des dizaines d'hectares dont l'emplacement varie avec les années. Mais le sol est ici très sec et perméable ; le tapis herbacé est brûlé à chaque saison sèche par des incendies généralisés qui réduisent le volume des apports organiques, déjà fort limité. Le manioc prend une allure souffreteuse, les plantes ont une feuillage sclérotique, et les plus grandes ne dépassent guère 1,50 m de haut. La longueur et le poids des racines en subissent les conséquences directes.

Quelle place tient cette activité agricole dans la vie urbaine ? La simple observation permet déjà de constater qu'elle n'est pas négligeable : les femmes sont nombreuses qui, au début de la matinée, quittent la ville par toutes les routes et les pistes en files silencieuses et pressées, la cuvette et la houe sur la tête, le bébé suspendu dans le dos, les autres jeunes enfants trottinant derrière elles. Elles vont préparer une plantation, ou la désherber, ou encore faire une récolte partielle de racines qu'il feur faudra ensuite mettre à rouir. Le rythme du travail n'est pas spécialement marqué par les saisons : si l'arachide se plante en octobre, si les champs et jardins de fonds humides s'établissent surtout en saison sèche, le manioc est mis en place toute l'année, et il existe plutôt une

recrudescence de bouturage en mai, au moment où cessent les pluies. Autour de Pointe-Noire, la plupart des plantations sont à une demi-heure ou une heure de marche ; mais certaines femmes vont plus loin cependant, à une douzaine de kilomètres, notamment en direction de l'est, par une piste qui franchit la voie ferrée. Entre celle-ci et la Loémé, il n'y a presque aucun village, et la végétation arborée s'est mieux conservée le long des ruisseaux. Dans ce cas, elles s'absentent pour plusieurs jours, bâtissant sur place un abri sommaire en matériau végétal, qui leur fournit un refuge pour la nuit.

Mais l'importance réelle de l'agriculture urbaine nous est particulièrement bien connue à Pointe-Noire, grâce à une enquête menée à ce sujet en 1959, et qui a suivi le recensement démographique de la ville. Portant sur le 1/11e de la population, et touchant l'ensemble de l'agglomération par un tirage au sort d'échantillons répartis dans tous les quartiers, elle a comporté non seulement un questionnaire, mais un déplacement sur le terrain, qui a permis de mesurer chaque parcelle cultivée, d'en dresser le plan, et de faire des comptages systématiques (méthode des carrés de densité). 1 013 ménages avaient été interrogés, qui rassemblaient près de 4 500 personnes ; or, dans 266 d'entre eux, une ou plusieurs femmes ont reconnu posséder une plantation, soit 26,3 %, et ils représentaient environ 1 500 personnes, c'est-à-dire le 1/3 des effectifs touchés par l'enquête[1]. Le fait est capital, car il explique comment peuvent vivre en ville des gens qui n'ont aucune ressource monétaire connue, et qui devraient logiquement regagner au plus vite leur village d'origine, ou mourir de faim. Il répond à l'hypothèse émise en 1956 par M. Guy Lasserre à propos de ce problème : « Le raisonnement conduit à l'impasse. En voici les prémisses : 1) Le salaire minimum ne peut couvrir que les besoins incompressibles d'une seule personne ; 2) Plusieurs personnes doivent vivre. Une seule conclusion s'impose à l'esprit : la vie n'est pas possible en ville africaine. Les gens doivent regagner leurs villages de brousse ou accepter de mourir d'inanition. Cette conclusion ne se vérifie pas. La brousse continue à alimenter la ville en population par l'exode rural. Les gens vivent en ville et s'y multiplient. Il ne reste qu'une issue pour sortir de ces irritantes contradictions : il faut tenir compte des revenus occultes liés aux caractères originaux de la vie africaine. » Et montrant que le petit commerce aboutissait à une diffusion poussée de l'argent disponible, mais n'en augmentait pas la masse totale, il ajoutait : « Dès lors, il faut bien avoir recours à l'économie vivrière de subsistance pour lever la contradiction[2]. »

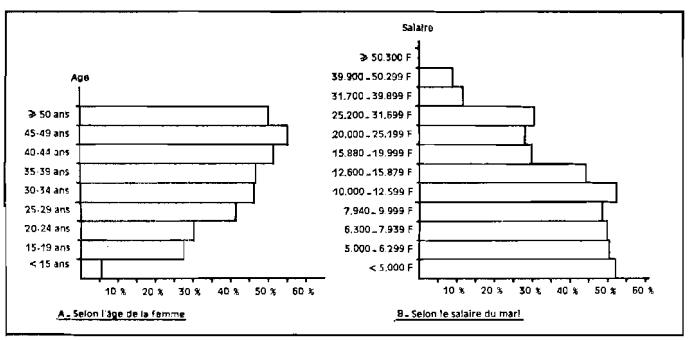


FIG. 99. — Proportion de citadines faisant des cultures vivrières en 1962.

L'importance de l'appoint que constitue pour les familles citadines la récolte faite sur leurs propres champs peut-elle être appréciée ? Les plantations des 226 ménages « cultivateurs » mesuraient ensemble une cinquantaine d'hectares, ce qui représentait approximativement 22 ares par exploitation, moyenne dissimulant des situations extrêmement variables : les champs mesurés avaient de 40 à 7 700 m²[3]. Ces chiffres sont à rapprocher des résultats de l'enquête agricole menée

1. On doit remarquer que cette proportion, déjà forte, est en fait un minimum ; le tirage au sort avait en effet porté sur tous les ménages, même ceux qui ne comprenaient que des hommes. Comme l'agriculture vivrière est une activité exclusivement féminine, on obtiendrait des taux plus élevés en ne tenant compte que des ménages où il y a au moins une femme en âge de faire une plantation. Le recensement démographique effectué en 1962 a justement précisé qu'à cette date, 36 % des femmes adultes entretenaient des cultures vivrières.

2. « Les Brazzavilles noires », *Cahiers d'Outre-Mer*, 1956, 2, p. 317-318.

3. Rapportés à l'ensemble de la population de Pointe-Noire à la même date (1959), ces chiffres donnaient les résultats suivants : superficies plantées par des citadins : 500 à 550 ha ; surface disponible par tête d'habitant : 1 are ; surface disponible par famille : 4,5 ares.

à la même époque dans le Kouilou, et selon laquelle les exploitations rurales, dans la zone côtière, avaient environ 85 ares de superficie totale. Mais ces dernières alimentent, outre la consommation familiale, un fort courant commercial vers la ville. De plus, elles comportent parfois certaines cultures arbustives, ce qui n'est pas le cas dans les environs immédiats de Pointe-Noire. On peut donc admettre qu'avec les étendues plantées en manioc dont elles disposent, une proportion notable des familles citadines couvre ses besoins, et que les autres en tirent un complément indispensable. On a pu d'ailleurs trouver un rapport direct entre l'importance numérique des ménages et le nombre des champs exploités : les femmes veuves ou célibataires, vivant seules, avaient en moyenne 2 champs ; les ménages de 5 personnes en avaient 3,4. La famille la plus nombreuse recensée au cours de l'enquête comptait 18 personnes : elle possédait près de 2 ha de manioc, répartis entre 18 champs !

2. Caractères originaux de l'agriculture urbaine.

Il existe certains rapports entre l'agriculture urbaine et les caractères spécifiques de la population. On pouvait a priori imaginer que cette forme anormale d'activité citadine était plutôt le fait d'immigrés de fraîche date, encore mal intégrés à leur nouveau milieu, et se ménageant en quelque sorte une transition ; ou bien qu'elle était liée aux disponibilités monétaires, dont l'absence ou l'insuffisance rendaient nécessaire le recours à l'autosubsistance traditionnelle. Or, il n'en est rien : la plus grande partie des champs appartenait à des gens ayant entre cinq et vingt ans de présence à Pointe-Noire, sinon plus, et l'agriculture n'était pas pour eux une activité temporaire ; d'autre part, il a été impossible de lier cette activité au chômage ou au sous-emploi du chef de famille : 20 seulement sur 266 se trouvaient sans travail au moment de l'enquête, tous les autres déclarant une profession effectivement exercée[1]. Par contre, on ne dénombrait aucun fonctionnaire ni aucun commerçant, ce qui est beaucoup plus caractéristique : même lorsque ceux-ci ont des revenus monétaires peu importants, leurs femmes ne se résignent plus que difficilement à cultiver la terre ; ce serait une sorte de déchéance sociale vivement ressentie.

Par contre, il apparaît que la relation est assez étroite entre l'agriculture urbaine et l'appartenance ethnique des femmes qui la pratiquent. En effet, la proportion des ménages ayant une plantation est très variable à l'intérieur des grandes ethnies : ainsi, elle s'élève à 52,7 % chez les Vili, 25 % chez les Cabinda, 20 % chez les Bembé, 12 % chez les Pounou, etc. Et comme les Cabinda, ou Kotchi, sont en fait très proches des Vili et peuvent leur être assimilés, il en résulte que près des 3/4 des possesseurs de champs (74,4 %) étaient des gens de la zone côtière. Il n'y a pas lieu d'en être surpris, ces derniers étant par droit coutumier « propriétaires » de la terre. Or, l'extension des quartiers urbains a bien absorbé peu à peu les villages les plus proches — Tié-Tié, Mvoumvou, Mbota — et les chefs de terre qui y résidaient sont souvent devenus « chefs de quartier » ; mais ils n'ont pas pour autant renoncé à leurs prérogatives, et leur autorisation préalable reste en principe nécessaire à l'établissement d'une nouvelle parcelle, les demandes étant assorties d'un cadeau de faible valeur (bouteille de vin rouge, dame-jeanne de vin de palme) ; ils peuvent donc « filtrer » ces demandes ; du moins est-ce leur droit. En principe, ils ne refusent jamais lorsqu'il s'agit d'une plantation de manioc, mais les « étrangers », ne se sentant pas en quelque sorte « chez eux », hésitent davantage.

Ce facteur ethnique intervient encore dans le cas des cultures lointaines : celles que certaines femmes retournent faire dans leur village d'origine ; elles y retrouvent en effet les terres de leur clan, dont elles peuvent user sans condition. Elles partent alors pour une période plus ou moins longue, au cours de laquelle elles sont hébergées par leur famille de brousse. Les voyages ultérieurs (pour le désherbage, pour la récolte) permettent en outre de maintenir des liens entre les deux fractions de la famille, et de transporter dans les deux sens cadeaux ou produits alimentaires. L'enquête a permis de déceler plusieurs cas de ce genre : les champs déclarés étaient situés près de Diosso (17 km), de la frontière du Cabinda (40 km), de Holle (60 km). La fréquence des liaisons automo-

1. Le fait que dans l'éventail des professions dominaient celles ne demandant que peu de spécialisation (boys, manœuvres, plantons...) n'est pas significatif, il reflète la situation générale de l'emploi.

biles, dans les trois cas, assure la commodité des déplacements. Là encore, les Vili disposent sur les autres d'un avantage considérable : au-delà d'une certaine distance, l'opération n'offre plus aucun intérêt, et le transport vers la ville des denrées vivrières revêt une autre forme. Or, la plus grande partie de la population Vili habite dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de Pointe-Noire, le long de routes maintenant bien desservies. On comprend ainsi pourquoi la population de certains quartiers fait montre d'une activité agricole particulièrement intense, comme à Mvoumvou (54,8 % des ménages) : ce sont ceux où les Vili sont plus nombreux qu'ailleurs, par suite de la tendance au regroupement ethnique, si caractéristique des villes d'Afrique Noire.

On peut se demander si cet aspect bien particulier de la vie urbaine est appelé à se maintenir, ou s'il faut s'attendre à des changements dans ce domaine. Une disparition progressive aurait des conséquences importantes, puisqu'elle réduirait la part d'autosubsistance qui demeure dans le ravitaillement des citadins, et nombre de ceux-ci se trouveraient alors en ville dans une situation quasi intenable. Comme cette agriculture vivrière repose entièrement sur les épaules de la femme, c'est de l'évolution de celle-ci que dépend l'avenir en ce domaine. Or, il est indiscutable que la scolarisation plus ou moins poussée des filles les détourne tout à fait de ce qui était jusqu'ici leurs tâches coutumières. Celles qui, en ville notamment, ont fréquenté collège ou lycée, s'efforcent de trouver une profession salariée dans l'Administration ou le secteur privé. Cependant, même si le niveau d'instruction acquis ne dépasse pas celui de l'école primaire, la jeune fille prend conscience de ce que sa situation traditionnelle a d'anormal dans une société évoluée, et se refuse désormais à ce qu'elle considère comme une survivance d'un passé révolu. Dans le milieu urbain où elle vit, la relative insuffisance des effectifs féminins « valorise » la femme, qui sait jouer de cet atout pour obtenir de l'un ce que lui refuse l'autre, et n'agir qu'à sa guise avec d'autant plus de facilité que la liberté des mœurs est grande, et le divorce commode. On peut être certain que parmi toutes celles qui ont aujourd'hui moins de 20 ans, et qui sont nées, ou du moins ont grandi, en ville, l'écrasante majorité ne prendra jamais le chemin de la plantation. Le temps va donc jouer, dans ce domaine, un rôle déterminant ; tant que la croissance urbaine sera due surtout aux effets de l'exode rural, la ville accueillera un contingent non négligeable de femmes encore assujetties aux traditions, et qui continueront d'agir, dans une large proportion, comme en brousse.

Mais l'école pénètre également au village, et les filles la fréquentent, bien qu'en moins grand nombre que les garçons ; elles tirent de l'instruction reçue, des exemples offerts et des ouvertures sur le monde extérieur qui en résultent, des conclusions qui paraissent s'imposer. Peut-être doit-on évoquer aussi le rôle joué par la radio, depuis que le poste portatif s'est répandu jusque dans les agglomérations les plus isolées, où il permet à chacun de se faire de la civilisation une image qui n'est plus celle des ancêtres. Un jour viendra donc où les filles et les jeunes femmes qui émigreront, auront déjà de leur rôle dans la société une idée assez précise, qui ne sera pas celle que s'en faisaient leurs mères ; peut-être même quitteront-elles aussi leurs villages pour échapper à des contraintes désormais intolérables pour elles[1]. Ainsi, au terme de cette évolution — une génération ? — les citadins se verront dans l'obligation de vivre avec leurs seuls gains ; les difficultés, pour nombre d'entre eux, auront commencé depuis plusieurs années, et un choix se sera imposé qui de nos jours n'est pas encore inévitable : travailler ou repartir. Comme il paraît invraisemblable que le mouvement d'émigration rurale soit remplacé par une exode urbain plus ou moins prononcé, la confrontation entre l'offre et la demande d'emploi risque d'être dramatique, si rien ne vient modifier le déséquilibre qui caractérise la situation actuelle.

B. LES CULTURES MARAÎCHÈRES

L'établissement de jardins maraîchers à proximité de la ville ne répond pas aux mêmes impératifs que celui des champs de manioc ou des parcelles d'arachides. Il a été provoqué par la présence d'une clientèle européenne, grossie peu à peu par des « évolués » qui ont modifié leurs

1. Chiffres significatifs : en 1962, des cultures vivrières sont faites par 55 % des femmes de 45 à 49 ans ; par 30 % seulement des femmes de 20 à 25 ans (cf. J.-L. LIERDEMAN, *op. cit.*, p. 137).

habitudes alimentaires. La population autochtone, d'après une enquête récente[1], consomme en matière de légumes, une majorité de feuilles vertes (56,4 %) ; loin derrière viennent les tomates (11,5 %), les épinards (9,4 %), les piments frais (7,4 %), les oignons (5,6 %), l'oseille (5,2 %). Cette consommation est d'ailleurs peu importante — 18 kg par personne et par an — et très inférieure à ce que les experts de la F.A.O. estiment théoriquement nécessaire à l'équilibre nutritionnel (60 à 90 kg). Les légumes n'entrent ainsi que pour une très faible part dans les dépenses des ménages, et il semblerait même que la proportion reste la même lorsque le revenu augmente : la famille mange davantage de légumes, mais ce sont les mêmes. La population européenne, au contraire, se montre grosse consommatrice (100-120 kg par personne et par an) ; le climat aiguise d'ailleurs le goût pour les salades et les tomates (11 à 18 %), auxquelles se joignent haricots et carottes (9 à 16 %), poireaux, choux, oignons, aubergines, etc.

1. Conditions naturelles et techniques du maraîchage.

La pauvreté réelle des sols sableux sur lesquels est bâtie la ville ne permet guère à chacun de cultiver dans sa « concession » un petit carré de légumes. Par contre, le grand développement des vallées alluviales est un facteur favorable aux cultures maraîchères ; afin de favoriser le ravitaillement de la population expatriée, des tentatives d'aménagement furent faites dès 1940 le long de la Tchinouka. Mais les caractères physiques des vallées sont tels que le maraîchage rencontre ici les plus grandes difficultés, en particulier à cause des obstacles qui s'opposent à l'écoulement normal des eaux. Ils sont de plusieurs sortes. Le premier est constitué par la faiblesse de la pente générale des talwegs : la Songolo, qui se développe sur une dizaine de kilomètres, naît à 15 m d'altitude seulement (pente : 0,15 cm/m), et il en est de même pour la Loya ; les affluents de droite de la Songolo descendent plus rapidement, mais ils sont très courts. Le second obstacle est constitué par la nature du cours inférieur : il se fraie un passage extrêmement sinueux à travers un cordon sableux ou une ligne de dunes, et la marée, si peu ample soit-elle, refoule à chaque montée les eaux fluviales. Il se forme ainsi, sur une certaine distance, un marécage à niveau variable où s'accumulent les dépôts, et qui est impropre à la mise en culture. Les vallées principales apparaissent d'ailleurs comme en partie remblayées, les cours d'eau serpentant sur les alluvions épaisses qui tapissent le fond, entre deux versants convexes qui semblent s'y enfouir. Enfin, la végétation naturelle s'oppose également au passage du courant. Il s'agit tantôt d'une forêt-galerie dégradée ou réduite à un mince liséré, avec quelques grands arbres d'où pendent des lianes, tantôt d'un fouillis de verdure très hétérogène où se reconnaît l'action de l'homme : étendues de papyrus, groupes de palmiers et de manguiers, bouquets de bananiers, carrés de canne à sucre, rôneraies, etc. sous lesquels s'accumulent des débris végétaux à demi décomposés, qui s'entrelacent et forment autant de barrages naturels.

Or, la nature des bassins fluviaux et la forme des précipitations ajoutent encore à ces conditions difficiles. Le bassin de la Songolo, qui enserre dans son réseau les quartiers traditionnels, est en partie occupé par la ville elle-même ; il en résulte que les eaux pluviales ruissellent rapidement sur un sol dénudé, cascadant sur les pentes au bout de chaque rue en creusant de profondes rigoles, et en emportant avec elles maints résidus de la vie urbaine : feuilles enveloppant les pains de manioc, épluchures, papiers, etc. Comme les chutes de pluies se produisent fréquemment sous forme de violentes averses, les rivières voient leur débit grossir en quelques heures dans des proportions considérables ; mais l'écoulement de la lame d'eau est impossible, et la crue s'étale largement, noyant les cultures, emportant les semis et les jeunes plants avec la terre des plates-bandes[2]. L'irrégularité interannuelle des précipitations rend aléatoires les prévisions que pourraient faire les jardiniers : au cours des années arrosées, l'inondation se maintient pendant des mois, rendant tous travaux impossibles ailleurs qu'en amont des bassins ; au cours des années sèches, par contre,

1. Rapport B.D.P.A., inédit.

2. Entre janvier et mars 1959, la Songolo a connu une quinzaine de crues subites, dont la durée a rarement dépassé 24 h, mais qui ont porté son débit, habituellement de 300 l/sec. jusqu'à 3 200 l/sec ; à la même époque, son affluent, la Tchinouka, est passé de 15 à 8 000 l/sec.

les résultats obtenus sont bons, car il est facile d'arroser, et les légumes n'ont pas en permanence les racines dans l'eau.

Ces diverses caractéristiques expliquent en grande partie la nature des cultures maraîchères, telles qu'elles sont pratiquées autour de Pointe-Noire. Comme il en est pour la plupart des cultures commerciales au Congo, notamment le cacao et le café, le maraîchage n'est ici qu'une extrapolation des cultures vivrières traditionnelles, c'est-à-dire qu'il utilise uniquement la main-d'œuvre familiale et emploie des techniques rudimentaires ; en conséquence, les rendements sont peu élevés, et les revenus médiocres. En 1959, un recensement avait dénombré de 120 à 150 jardiniers « professionnels », l'incertitude finale venant de ceux qui n'exercent que temporairement ; en 1965, une nouvelle enquête en trouvait 110, et cette stabilité est déjà révélatrice, puisque entre-temps la population totale avait augmenté de 30 000 habitants au moins[1]. Les surfaces mises ainsi en culture ne dépassent pas quelques dizaines d'hectares, mais elles varient beaucoup au cours de l'année, atteignant leur maximum pendant la saison sèche (mai-septembre). Selon le temps qu'il veut y consacrer et l'ardeur qui l'anime, chaque jardinier se contente d'une parcelle, ou en aménage plusieurs en divers points des vallées. Il ne semble pas que les terrains fassent, à cette occasion, l'objet de transactions foncières puisque l'appropriation individuelle reste un phénomène extrêmement rare ; on cite pourtant quelques achats, réalisés sur la base de 30 000 à 35 000 F l'hectare, ce qui est beaucoup. Dans la plupart des cas, on se trouve devant le cas banal d'un droit d'usage obtenu auprès du « chef de terre » moyennant un cadeau symbolique. Cependant, il intervient ici un petit problème de rivalités ethniques : les jardiniers, dans leur très grande majorité, sont des Lari de la région du Pool (Bacongo surtout, et Balali), et certains chefs Vili ont refusé de leur accorder une autorisation pour cette seule raison. Le cas reste heureusement assez exceptionnel.

Sauf en quelques points, les jardins ne forment pas un paysage aménagé sur de larges surfaces : ils se dispersent au milieu de la végétation naturelle. Il ne s'agit pas forcément d'un isolement volontaire : le jardinier, qui a vu assez grand, ne met en culture qu'une partie du terrain obtenu, et sa parcelle aménagée se trouve séparée des autres par des arbustes et de grandes herbes. Il commence par abattre à la matchette la végétation naturelle, qui est incendiée sur place ; les cendres fournissent ainsi un peu d'engrais. Puis, le sol est retourné et émietté à l'aide de la houe ; les racines et les débris divers sont extirpés, entassés, quelquefois mêlés à de la terre prise sur les versants, et mis à brûler en petites buttes d'écobuage, se calcinant pendant plusieurs jours. Les maraîchers établissent une série de plates-bandes rectangulaires, mais de dimensions assez variables selon la configuration du terrain, la présence d'arbres, etc. ; elles ont 1 m à 1,50 m de largeur, 8 à 10 m de longueur pour les plus grandes ; mais certaines ne dépassent pas 2 m ! Elles sont séparées par de profonds sillons servant de drains, où l'eau affleure souvent, car la nappe sous-jacente est très proche de la surface. Aucun engrais n'est utilisé ; pourtant, le sol fortement acide, qui comporte un horizon humifère épais où la teneur en matières organiques est élevée (jusqu'à 30 %), serait d'une remarquable fertilité s'il était corrigé par un amendement calcaire, et profitait d'un apport d'éléments minéraux.

Les semailles sont faites avec des graines que beaucoup de jardiniers commandent directement en France, aux grandes maisons spécialisées, mais ils emploient aussi des semences locales. Les jeunes pousses sont protégées par une sorte de toit de feuillage, fait de palmes posées sur des supports de bois ; cette précaution est surtout utile en saison chaude et en fin de saison sèche, lorsque le ciel n'est plus couvert comme en juin et juillet. L'arrosage est pratiqué à la main, soit à partir du ruisseau, s'il est proche, soit grâce à un puits de fortune : il suffit en effet de creuser un trou d'un mètre ou deux, en un endroit quelconque pour y voir stagner l'eau souterraine ; les parois sont simplement étayées par un fût de tôle dont les deux bases ont été enlevées. Le paillage du sol est rarement réalisé ; il éviterait pourtant un dessèchement rapide des mottes superficielles. Certaines techniques élémentaires, bien que connues, sont peu utilisées : ainsi le tuteurage et l'élagage des tomates dont les pieds prennent vite un aspect buissonnant, développant leur feuillage

1. Mais la population européenne n'avait pas changé, ou très peu, ce qui expliquerait ce maintien des effectifs au même niveau.

au détriment des fruits ; ceux-ci traînent souvent sur le sol, où ils s'abîment ; trop nombreux, ils restent petits[1]. On remarque d'ailleurs, dans certains jardins, de petits carrés, une extrémité de plate-bande, où poussent quelques pieds magnifiques de choux, navets, salades, concombres, aubergines, tomates, etc. C'est « le coin du Comice Agricole », auquel sont réservés des soins particuliers, car les produits exposés le jour du concours pourront être primés !... Ailleurs, les légumes sont beaucoup moins beaux ; ils sont d'ailleurs souvent arrachés trop tôt, le producteur ayant hâte de vendre pour tirer, sans attendre, quelque argent de son travail.

2. Commercialisation des légumes.

La situation, en ce qui concerne le ravitaillement de Pointe-Noire en légumes, est paradoxale : les producteurs locaux ont beaucoup de peine à écouler leurs marchandises, mais l'approvisionnement urbain est très défectueux. La première raison est l'irrégularité de cette production : elle se réduit à fort peu de chose pendant la saison chaude et humide, mais il y a souvent pléthore de l'offre entre juin et septembre, et par conséquent mévente. La qualité est également en cause, qu'elle soit effectivement médiocre, ou qu'elle passe pour telle dans l'esprit de la clientèle : il existe, chez certains consommateurs européens, une instinctive méfiance vis-à-vis des produits indigènes, considérés a priori comme suspects au point de vue sanitaire (on leur reproche en particulier d'être à l'origine de bien des dysenteries amibiennes)[2]. Ils leurs sont offerts régulièrement dans les marchés couverts situés l'un au Plateau, l'autre dans le quartier Djindji, mais tous deux peu engageants d'aspect, sombres, et médiocrement approvisionnés. Les marchands y sont peu nombreux, et beaucoup d'entre eux ne sont que des revendeurs qui se sont fournis auprès des maraîchers, sur les jardins, voire même sur le Grand Marché du « Village ». Aussi bien, certains Européens préfèrent se rendre eux-mêmes jusqu'à celui-ci. Mais ils peuvent également acheter auprès des colporteurs ; ceux-ci — hommes, femmes, enfants — font du porte à porte dans les zones résidentielles aussi bien que dans les grands immeubles, transportant dans des sacs, des caissettes, des cuvettes émaillées, quelques pieds de salade, des fruits, des paquets de radis ou de cresson, des bottes d'épinards attachés avec un lien végétal, etc. Ce petit commerce, si caractéristique, est d'ailleurs assez mal vu par les autorités administratives et les commerçants patentés, qui l'accusent, à tort ou à raison, de s'alimenter par des larcins ; ils ont essayé, mais en vain, de le faire disparaître par une interdiction officielle. Activité à demi illégale aussi que la vente sur les trottoirs : c'est un spectacle familier que celui des étalages improvisés établis sur une feuille de carton, une planche, un panneau, lorsque ce n'est pas à même le sol, devant quelques grands magasins où le va-et-vient est particulièrement intense[3].

Les maraîchers disposent cependant d'une clientèle sûre, celle des bateaux qui font escale au port : paquebots des lignes régulières, ou cargos de passage, flottilles de pêche de plus en plus nombreuses depuis quelques années (campagne du thon). Tous ont besoin, en quantités importantes, de légumes et fruits frais, soit qu'ils restent au large pendant plusieurs jours, soit qu'ils ne fassent que peu d'escales. Les responsables de ce ravitaillement passent par l'intermédiaire de « shipchandlers », qui ont un bureau sur le port, et se chargent de rassembler à temps les produits souvent commandés par radio[4]. Les quantités fournies sont cependant en baisse : 50 à 55 t en 1958, une vingtaine de tonnes en 1965. Il ne s'agit pas d'un fléchissement de la demande, mais plutôt, semble-t-il, d'une carence de l'offre, car les possibilités en ce domaine sont élevées : les bateaux pourraient absorber 130 t par an, mais ils trouvent en particulier les mêmes produits moins chers à Douala, et limitent en conséquence leurs achats à Pointe-Noire.

1. Questionné à ce sujet, un jardinier nous a répondu qu'il savait faire le nécessaire, mais que « c'était trop de travail »...

2. Mais il existe également une certaine forme de snobisme : d'aucuns ne veulent acheter, par principe, que le produit cher et importé.

3. Le fait est plus rare à Pointe-Noire qu'à Brazzaville.

4. Le shipchandler n'est pas spécialisé dans la fourniture de produits alimentaires : il peut lui être demandé les objets les plus divers.

Quoi qu'il en soit, la production locale s'avère très nettement insuffisante pour couvrir les besoins de l'agglomération, même au cours de la saison sèche. On estime qu'elle s'élève annuellement à 40-45 t (dont les 2/3 en légumes consommés presque exclusivement par les Congolais) sur lesquelles 30 t sont récoltées entre mai et octobre. Or, la consommation atteint probablement plus de 300 t par an ; il faut donc avoir recours à d'autres sources. Quelques-unes se situent le long de la voie ferrée Pointe-Noire–Dolisie–Mossendjo : un maraîcher européen installé près de Loudima, s'est spécialisé dans la fourniture des pommes de terre, non sans problèmes économiques dus surtout aux difficultés qu'il rencontre pour assurer le transport rapide et à prix de revient raisonnable de sa marchandise ; d'autre part, des producteurs autochtones expédient ou convoient eux-mêmes de petites quantités de légumes ou de fruits à Pointe-Noire. Mais la plus grande partie de l'appoint nécessaire est trouvée à l'extérieur du pays. Le Congo a importé en 1961 plus de 500 t de légumes frais, et 425 t en 1962, sur lesquels 200 à 220 t étaient destinés à Pointe-Noire. Ils viennent de France pour les 2/3 ; le reste arrive du Bénélux, d'Afrique du Sud, du Maroc. Afin d'assurer une certaine protection à la production locale, des mesures de restriction sont imposées aux importations pendant la saison sèche, assorties d'un jumelage théorique à 50 %, peu efficace[1]. La vente a lieu dans les magasins européens ; les prix, assez stables, sont élevés.

Ils ne le sont pas moins sur les marchés africains. Si un certain nombre de maraîchers viennent eux-mêmes vendre leurs légumes, ou le font par l'intermédiaire de leurs femmes ou de leurs filles, ce sont plus souvent des détaillants-revendeurs qui s'en chargent. Achetant de petites quantités de produits, ils les fractionnent en unités plus petites encore, selon le processus habituel, offrant aux clients la pyramide de 4 fruits, le tas minuscule de gousses d'ail ou d'oignons, de pépins de courges, de haricots, le paquet de feuilles d'oseille ou d'épinards, etc. Les prix pratiqués sont sans aucun rapport avec ceux que fixent des mercuriales symboliques ; celles-ci parlent d'ailleurs souvent de kilo, unité qui n'est pas utilisée. En dépit de ses efforts, l'Administration n'a jamais pu imposer l'usage généralisé de la balance, dont quelques exemplaires branlants figurent cependant sur certains étals, et servent quelquefois. Dans ces conditions, les bénéfices réalisés par les revendeurs atteignent des pourcentages élevés (jusqu'à 50 ou 60 %), mais les sommes réelles qu'ils retirent de leur activité restent minimes, chacun d'eux ne traitant qu'un volume extrêmement réduit de marchandises. Un « chiffre d'affaires » quotidien de 250 à 300 F est chose courante : il implique un bénéfice brut de 100 à 200 F.

Les jardiniers-maraîchers ont toujours eu le sentiment que leur travail ne leur procurait pas un revenu financier correspondant aux efforts qu'ils consentaient. Ils ont donc tenté, avec les encouragements discrets des responsables locaux, de constituer en 1957-1958 une sorte de coopérative de production et de commercialisation, dite « Coopérative des Producteurs et Maraîchers du Kouilou » (C.P.M.K.). Les buts que se fixait cet organisme étaient louables, et son programme apparaissait très vaste. Une soixantaine de jardiniers y avaient adhéré. Ils avaient adopté des statuts fort compliqués, d'où il ressortait que la C.P.M.K. voulait acheter et répartir entre ses membres les outils, machines et semences nécessaires à l'exercice de leur profession, leur consentir des prêts, organiser le groupage et la vente en commun des produits, développer l'enseignement agricole (!), etc. En fait, des résultats plus modestes comme l'abaissement du prix de revient par groupage des commandes (matériel, graines, engrais même), et l'augmentation des bénéfices par vente en commun de la production auraient été déjà bien encourageants. Les adhérents constituèrent un « fonds de roulement » en versant une cotisation sous forme de « part », et la Coopérative inaugura son activité en juin 1958. Trois mois plus tard, elle avait disparu, en accusant un passif de plusieurs milliers de francs.

Il est intéressant d'analyser les raisons de cet échec, car elles permettent de toucher du doigt les erreurs qu'il convient d'éviter, même à une échelle beaucoup plus grande. Une partie des ressources disponibles avait déjà été absorbée en frais non indispensables, lors de la constitution

1. Le jumelage est destiné à garantir l'écoulement d'un produit d'origine locale ; il impose aux acheteurs de se fournir sur place dans une proportion donnée — ici, à égalité de tonnage — chaque fois qu'ils importent une marchandise quelconque.

d'un bureau pléthorique, où figuraient président (appointé !), vice-président, secrétaires, trésorier et leurs adjoints, etc., et dont le fonctionnement ne pouvait se concevoir sans l'achat préalable de papeterie et matériel divers qui gageaient, aux yeux de tous, le sérieux de l'entreprise. Mais c'est surtout le système de commercialisation qui n'était pas viable. Aux yeux des participants, à qui les notions de prix de revient, de frais généraux, de frais de fonctionnement restaient étrangers, l'intérêt de l'opération était de réaliser un « circuit court » en supprimant les intermédiaires, tout en réalisant à leur place un bénéfice identique au leur, en vendant au même prix qu'eux. Ils louèrent donc un camion et un chauffeur, qui passait à proximité des jardins où les légumes étaient payés comptant au prix moyen du marché ! Tous les frais — salaire du chauffeur, location du véhicule, achat du carburant, taxe municipale, etc. — s'inscrivaient donc automatiquement au chapitre des pertes, même lorsque toute la production était écoulée, ce qui n'était pas toujours le cas. Les minces réserves constituées par les versements préalables furent épuisées en quelques semaines, à la grande surprise des coopérateurs qui eurent le sentiment d'avoir été volés[1]. Il aurait fallu, évidemment, ne rien payer comptant, et répartir en fin d'exercice les bénéfices réels, tous frais déduits ; mais lorsque ce système fut évoqué, chacun des producteurs préféra reprendre sa liberté et retourner aux méthodes anciennes. L'ignorance — d'ailleurs normale — des maraîchers en matière commerciale, l'absence d'un encadrement technique compétent, d'un contrôle effectif de l'emploi des fonds : autant d'écueils sur lesquels l'opération devait buter, laissant dans l'esprit de chacun une méfiance accrue envers les « nouveautés ».

La situation générale du maraîchage ne s'était pas améliorée quelques années plus tard, lorsqu'une nouvelle tentative fut effectuée, mais sur d'autres bases. Il convenait avant tout d'assurer une production plus régulière, plus abondante et de meilleure qualité, afin de faire concurrence aux produits d'importation. Il était alors nécessaire de procéder à un aménagement préalable de la zone choisie, par le nettoyage et la correction du cours de la Songolo, son calibrage, et un drainage de la vallée. L'opération, confiée au B.D.P.A., fut menée à bien en 1965 et 1966 ; des techniciens de cet organisme s'occupèrent de regrouper les maraîchers, de les encadrer, de les conseiller dans l'emploi des instruments et des méthodes. L'expérience, à la fin de 1966, paraissait être une réussite ; mais elle débouchait sur un problème qui ne lui était pas spécifique : comment se poursuivrait-elle après le départ de l'assistance technique européenne ? Le groupe des maraîchers conserverait-il assez de cohésion interne pour que l'individualisme latent ne reprenne pas le dessus, et que puissent être assurés collectivement les travaux d'entretien indispensables (curage des fossés, faucardage), le groupage des commandes ou la prise en charge financière de certaines dépenses d'intérêt général ? En ce domaine, le poids du passé est considérable : l'habitude est prise depuis trop longtemps de voir l'Administration assurer les frais d'opérations dont le profit revient aux particuliers. Les mois à venir permettront de répondre à ces questions, qui se posent également à une échelle bien plus vaste dans la plupart des pays en voie de développement.

C. LE RAVITAILLEMENT EN POISSON

La consommation de poisson par la population est beaucoup plus élevée à Pointe-Noire que dans le reste du pays. Elle a d'ailleurs crû de façon considérable au cours des dernières années, nettement plus vite que les effectifs citadins. Évaluée à 5 000 ou 6 000 t par an en 1962, elle représente environ 1 kg par personne et par semaine. Ce phénomène, que l'on retrouve aussi à Libreville[2], s'explique à la fois par la proximité de l'Océan et de ses ressources, et par la disparition progressive

1. Dans le cadre d'une étude sur les jardins maraîchers, nous avons eu, en 1959, à mener une enquête sur les déboires de cette coopérative. Elle nous a permis de retrouver les « cahiers de comptes » chez l'un des responsables du bureau, et de nous faire une idée précise de la situation. Nous avons rencontré également d'anciens membres de l'association, qui ne cachaient pas leur rancœur : les raisons véritables de l'échec leur échappaient complètement.

2. Note sur l'enquête « Conditions de vie en milieu africain », Libreville, Ministère Économique et du Plan, Service de la Statistique et des Études Économiques, 1962.

du gibier dans toute la zone côtière méridionale[1]. Le prix moyen assez bas auquel il est offert sur le marché — de l'ordre de 60 F le kilo — permet aux plus démunis de l'acheter sous une forme ou sous une autre, et une enquête sur le budget des ménages, menée en 1958 par l'O.R.I.K., a montré qu'il entrait pour environ 30 % dans les dépenses alimentaires. L'approvisionnement de Pointe-Noire en poisson tient donc une place importante dans l'activité des réseaux de commercialisation, et il existe deux sources essentielles de ravitaillement : la pêche industrielle pratiquée par des sociétés européennes, et la pêche artisanale en eau douce ou en eau salée, dont les méthodes sont traditionnelles, mais dont les activités ont été stimulées par l'existence de ce très gros marché de consommation[2].

Les problèmes de conservation que pose le transport du poisson frais sous un climat chaud limitent assez vite la zone de ravitaillement urbain. On verra plus loin quels sont les principaux secteurs de l'arrière-pays qui en fournissent à la ville. Mais il se trouve qu'une partie importante des besoins est couverte grâce aux pêcheurs qui habitent à Pointe-Noire même, et dont les plus nombreux résident dans le village de la Côte Mondaine ; celui-ci s'étire presque en bordure du rivage au fond de la baie, sur quelque 2 km entre les bâtiments du Club nautique (dont la construction a entraîné l'éviction de quelques pêcheurs) et l'embouchure de la Songolo. Il comprend une longue rangée de cases, disposées sans ordre et sans orientation précis, mais qui constituent deux groupes principaux, situés de part et d'autre de la grande case en dur bâtie par l'Administration pour le chef de village. Au sud, se trouve le « quartier Vili », dont la plupart des ressortissants appartiennent à ce groupe ethnique, et qui est le plus peuplé ; au nord, le « quartier Popo » est habité par un fort noyau d'immigrés, presque tous originaires du Dahomey, du Togo et du Ghana, et qui sont la pointe extrême de cette « colonisation » de la côte du golfe de Guinée par de petits groupes de ces habiles pêcheurs : Popo, Pedah, Touama, Éwé, etc. Les cases sont le plus souvent en planches éclatées, à couverture de tôle ondulée ou de toile goudronnée ; mais on trouve aussi des constructions en panneaux de papyrus et tuiles de bambou ; il s'agit en général de cases à usage particulier : cuisines, resserres, abris pour le matériel. Quelques boutiques rudimentaires se sont aussi édifiées, puisqu'il y a là des revenus à « éponger » ; l'une d'elles, à l'enseigne du « Bon Coin de Paris », débite aussi des boissons à consommer sur place.

La population du village des pêcheurs est passée de 200 à plus de 300 personnes entre 1958 et 1962. Mais à la suite des sanglantes émeutes xénophobes de 1962, beaucoup de « Popo » étaient repartis, après avoir subi des pertes matérielles et craignant pour leur vie ; leur retour partiel s'est produit depuis, mais aucun recensement n'a été mené, qui permettrait de rajeunir ces données déjà anciennes. Les hommes sont nettement en excédent, surtout au-dessus de 30 ans : les techniques employées, les faibles revenus que procure le métier, rendent celui-ci peu attrayant pour les jeunes qui préfèrent chercher en ville un emploi salarié. Comme dans les autres quartiers de la ville, les femmes établissent des plantations vivrières, soit aux environs immédiats des cases — en particulier dans les dépressions humides qui se creusent entre le village et le lycée Victor-Augagneur — soit à une plus grande distance : zone suburbaine ou région d'origine ; certaines vont à Diosso, d'autres à Saint-Paul, où une partie de leur famille est restée. A proximité des habitations poussent de nombreux arbres fruitiers (manguiers, papayers, etc.), ainsi que des bouquets de bananiers. Cependant les femmes venant d'Afrique Occidentale ne cultivent pas la terre, car elles respectent leurs propres traditions qui, dans leur pays, font de l'agriculture une tâche surtout masculine.

L'activité des pêcheurs — environ 75 hommes — se partage entre deux domaines : la pêche à quelques kilomètres en mer, pratiquée toute l'année, mais particulièrement intensive pendant la saison sèche, et la pêche près du rivage, au fond de la baie, plus active en saison des pluies. L'une et l'autre font appel à des techniques et des méthodes différentes. Dans le premier cas, les pêcheurs utilisent des pirogues de fleuve monoxyles, de petites dimensions, avec lesquelles ils n'hésitent pas à s'aventurer en dehors de la baie. Ils partent en général vers la fin de l'après-midi, seuls ou à deux

1. La chasse est évidemment responsable de cette disparition ; un Européen arrivé au Congo avant 1930, nous a parlé de l'époque où l'on guettait le buffle aux alentours de la lagune Tchikobo ! Mais il n'y avait pas une ville de 100 000 habitants à nourrir.

2. La pêche industrielle sera étudiée au chapitre des fonctions portuaires de Pointe-Noire.

à bord de chaque embarcation, doublant bientôt la jetée et disparaissant au creux de la houle. Ils pêchent pendant la nuit, au filet et à la ligne de fond, et rentrent de bonne heure le matin. Dans le second cas, ce sont des sennes à poches qui sont utilisées : très grandes et à mailles étroites lorsqu'elles appartiennent à des « Popo », de taille plus réduite et à mailles plus lâches lorsqu'elles sont à des Vili. Leur mise à l'eau se pratique presque toujours à l'aide des quelques grosses barques qui se trouvent au village de la Côte Mondaine ; il est vrai que leur volume et leur poids s'accommoderaient assez mal de la faible dimension des pirogues d'usage courant. Leur maniement exige en outre un travail d'équipe. La senne est repliée à l'arrière de l'embarcation ; la ralingue supérieure est tenue, à l'une de ses extrémités, par un groupe d'hommes qui demeurent sur la plage. Propulsée par les pagayeurs qui frappent l'eau en cadence, la barque s'éloigne droit vers le large, tandis que le filet se déroule en tombant à la mer, où il est maintenu verticalement par des poids, et soutenu en surface par des flotteurs. Au bout d'un moment, la barque décrit un demi-cercle et revient vers la terre à une vingtaine de mètres de son point de départ, et le halage commence, effectué par deux groupes qui se rapprochent peu à peu l'un de l'autre. Il ne s'agit pas de groupes de travailleurs permanents, mais de gens venus s'embaucher, et qui sont rémunérés par le propriétaire du filet, sur les profits réalisés.

En règle générale, les pêcheurs n'assurent pas la commercialisation du poisson. Leur retour sur la plage est attendu par des hommes et des femmes munis de paniers, de cuvettes, de caissettes, qui guettent le moment où, la pirogue tirée sur la rive, les filets vont être déroulés et démêlés, et les prises jetées sur le sable. La scène est toujours la même, et semble faire partie d'un rite : chacune des parties s'efforce de paraître peu pressée, voire indifférente, et joue son rôle avec beaucoup de conviction. Les discussions sont âpres, entrecoupées de longs silences et de faux départs renouvelés. C'est pourtant l'acheteur qui se trouve ici en position de force ; car le vendeur, fatigué par sa nuit de travail, risque de voir sa marchandise se détériorer assez vite s'il se montre trop exigeant. Les lots sont variés : tel prend quelques crabes et 2 ou 3 poissons de petite taille, tel autre achète 1 ou 2 requins, une raie, un gros capitaine, etc. qu'il transporte à bord du taxi avec lequel il est arrivé. La situation est la même à chaque coup de senne ; il y a toujours là un petit groupe qui attend l'instant où la poche va être vidée, et se dispute les plus belles pièces. Il s'agit parfois des femmes des pêcheurs puisque, dans les ménages africains, les gains de chacun des époux ne sont jamais confondus.

On évalue à un millier de tonnes la production du village des pêcheurs, soit un peu plus de 1 t par jour en saison des pluies, et 4 à 5 t par jour pendant la saison sèche. Une petite partie en est écoulée grâce à la vente au porte à porte dans les quartiers modernes ; ce sont souvent des enfants ou des jeunes gens qui passent en offrant une belle langouste, un gros bar, de la friture. Mais la majeure partie des poissons aboutit au marché du Village, où un emplacement lui est réservé dans la partie sud de la place, près de l'immeuble des Postes et Télécommunications. La friture est disposée en petits tas ; certaines espèces sont repliées et attachées pour former une sorte de gros anneau ; enfin les plus grosses pièces sont débitées au coupe-coupe à la demande du client, ou pour former des lots plus accessibles à la bourse des consommateurs. Ceux-ci marquent une préférence nette pour le poisson provenant de la pêche artisanale, dont l'arrivée quotidienne garantit la fraîcheur, et qui concurrence ainsi le poisson de chalut conservé quelques jours dans la glace à bord des navires. Les irrégularités de la production n'entraînent pas de très fortes variations de prix sur le marché ; les excédents, particulièrement forts pendant la saison sèche, lorsque les pirogues reviennent très chargées de makouala *(Sardinella eba)* et de massounzi *(Sardinella aurita)*, sont en grande partie fumés, soit par les pêcheurs eux-mêmes, soit par les détaillants. La consommation, et par conséquent la vente, subissent des variations régulières qui suivent étroitement celles des disponibilités monétaires de la clientèle, puisque le poisson est un élément essentiel de l'alimentation, à tous les niveaux sociaux : « La vente du poisson est aisée dans la première semaine de chaque mois. Elle l'est un peu moins, mais se maintient toutefois à un niveau normal jusqu'au 19-20. Elle est ensuite difficile jusqu'au 28-29, sauf légère amélioration intervenant parfois vers le 25, quand les fonctionnaires perçoivent leur solde (...). Toute perturbation du niveau de solvabilité des consommateurs entraîne une perturbation corrélative dans le marché du

poisson »[1]. Quel que soit son rythme mensuel, il n'en reste pas moins que cette part prise dans l'alimentation quotidienne par le poisson, demeure toujours considérable ; ce fait est d'une grande importance quant à l'équilibre diététique de la population urbaine ; celle-ci se procure de cette façon des protéines que la viande, trop coûteuse, ne peut lui fournir en quantité suffisante[2].

L'APPROVISIONNEMENT DE POINTE-NOIRE PAR SON ARRIÈRE-PAYS

Les cultures urbaines et suburbaines ne pouvant que partiellement couvrir les besoins de la population, Pointe-Noire doit, pour assurer son approvisionnement, faire appel à son arrière-pays. Cette nécessité a peu à peu tissé, entre Pointe-Noire et son hinterland, un réseau serré de liens qui sont vitaux pour l'agglomération, et qui représentent un aspect original des relations ville-campagne en Afrique Centrale. Mais à l'inverse des relations démographiques, qui sont presque à sens unique et appauvrissent considérablement le monde rural, celles-ci font bien de la ville un pôle d'attraction à influence lointaine, mais jouent également dans l'autre sens : l'achat de biens de consommation laisse dans les villages de plus en plus d'argent ; même si celui-ci retourne en ville par des voies diverses, il contribue à un certain enrichissement de la brousse et à une ouverture plus large de celle-ci sur le monde extérieur.

A. LE DÉVELOPPEMENT DES RELATIONS VIVRIÈRES AVEC LA BROUSSE.

Le problème du ravitaillement s'est posé à Pointe-Noire dès la fondation de la ville ; mais il s'agissait alors avant tout de nourrir les travailleurs des chantiers et les services spécialisés y parvenaient grâce aux importations, à l'achat de vivres dans les districts voisins ou le long de la voie ferrée. Mais au lendemain de la guerre, l'agglomération comptait plusieurs milliers d'habitants devant désormais se débrouiller eux-mêmes. Les rapports datant de cette époque parlent déjà des jardins faits par les femmes autour de leurs cases, et des parcelles plantées en manioc dans les environs. Cependant, cette population comprenait une forte proportion d'hommes, et un marché de consommation se développait rapidement ; en outre, l'Administration et diverses entreprises fournissaient toujours une ration à ceux qu'elles employaient. Entre 1945 et 1948, la situation alimentaire ne laissa pas de causer de sérieuses inquiétudes, la demande étant apparemment plus élevée que l'offre.

En effet, il s'agissait pour les villages de brousse, de passer d'une économie de subsistance à laquelle ils étaient habitués, à une économie commerciale nouvelle pour eux, en produisant un excédent de vivres. Pour beaucoup, le placement en était facile, en particulier dans les chantiers forestiers alors en pleine expansion, et les exploitations aurifères qui utilisaient plusieurs milliers de salariés qu'ils nourrissaient. Le ravitaillement de Pointe-Noire supposait, au contraire, le développement d'un réseau de marchés et d'un système de ramassage, qui ne pouvaient s'établir que peu à peu. Cette situation entraînait une augmentation rapide des prix, encouragée par celle des salaires. Dans son rapport pour 1948, le chef de région du Kouilou résume la situation de la façon suivante : « Les raisons essentielles de cet état de choses sont : 1° Le fait que la production agricole vivrière suit difficilement l'accroissement des besoins alimentaires dû à la concentration des populations autochtones dans le périmètre urbain et suburbain de Pointe-Noire d'une part, au ravitaillement des navires de plus en plus nombreux dans le port, et à l'augmentation du nombre

1. Y. DHONT, *La pêche à Pointe-Noire et ses possibilités de développement*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1963, 167 p. ronéo, p. 94.

2. Notons en passant que le niveau de cette consommation est identique à celui qui avait été trouvé en 1957 dans le district de Madingo-Kayes par les spécialistes d'une enquête nutritionnelle : environ 1 kg/semaine

des Européens d'autre part ; 2° Le fait que les travaux de construction et les besoins de main-d'œuvre de toutes sortes entraînent une surenchère des employeurs sur le marché du travail. Les salaires augmentant, la demande s'intensifie, alors que l'offre de produits vivriers demeure stable. » Les chefs de districts stimulèrent donc les efforts de plantation en manioc, taros, bananiers, patates douces. Le même rapport signale que dans le district de Pointe-Noire, « la petite culture vivrière familiale est florissante à cause de la proximité du centre de Pointe-Noire dont la demande est considérable » ; que dans celui de Mvouti « les résultats obtenus ont battu tous les records atteints jusqu'ici en ce qui concerne le manioc et le taro », et même que la production à cause de sa qualité et des facilités de transport par le C.F.C.O., a concurrencé celle du district de Madingo-Kayes, moins bien placé à ce point de vue ; mais il est vrai que celui-ci devait répondre à une demande interne des entreprises privées, qui se montait à 7 t par jour pour le seul manioc. Au total, la région avait en un an expédié vers la ville 2 000 t de manioc, 1 200 t de taros, 2 100 t de bananes et 300 t de « divers » (patates, haricots, maïs).

La naissance et le rapide développement de ces liens commerciaux avaient eu une conséquence particulière : la multiplication des intermédiaires ; nombre de travailleurs, quittant leur emploi de manœuvre, s'étaient mis à faire du trafic de manioc et de poisson entre la brousse et la ville. Ils contribuaient dans une large mesure à la montée des prix, en prenant un gros bénéfice sur les petites quantités de marchandises qu'ils manipulaient. L'Administration se vit obligée d'intervenir pour exercer un certain contrôle sur la commercialisation en essayant de lui donner une forme plus rationnelle. Elle le fit en achetant elle-même par l'intermédiaire des Sociétés Indigènes de Prévoyance (les S.I.P.), et en imposant l'organisation de marchés à jour fixe en des lieux donnés, hors desquels les transactions étaient interdites. Elle encouragea enfin certains transporteurs en leur donnant la préférence et en leur facilitant la tâche. En 1950, il existait ainsi trente marchés officiels se tenant le vendredi et deux le dimanche, dans le seul district de Pointe-Noire, deux supplémentaires étant ouverts le mercredi à Holle et Saint-Paul où les apports se trouvaient plus importants qu'ailleurs. De plus, pour essayer de « tenir » les prix sur le marché urbain, elle ouvrit des « magasins-témoins », qui freinèrent les inéluctables augmentations en gênant la spéculation.

Mais si le résultat fut à peu près atteint dans le domaine du ramassage, il ne le fut guère dans celui des prix : la tchikouangue de 1 kg environ passa de 2,50 F en 1947 à 5 F en 1949 et 10 F en 1953 ; dans la même période, le foufou bondit de 6 à 25 F, l'huile de palme de 11 à 40 F, la banane-légume de 0,75 F à 3 F. Les cours se stabilisèrent ensuite suffisamment pour que le contrôle puisse être relaché ; peut-être aussi la population rurale avait-elle désormais pris pleinement conscience de la situation nouvelle, et défrichait-elle chaque année des superficies assez grandes pour que la demande soit couverte.

Certaines difficultés pourtant apparaissaient : le poids et la qualité de la marchandise étaient trop irréguliers, provoquant des querelles entre producteurs et commerçants ; les apports du district de Madingo-Kayes, qui devaient franchir le Kouilou, étaient interrompus chaque fois que la pinasse se trouvait en panne ; ils cessèrent à cause de cela pendant plusieurs mois, en 1950 et 1951, reprenant seulement en avril (50 000 tchikouangues par mois). Pendant quelques années, il y eut une période de soudure difficile en octobre et novembre (au début de la saison des pluies, les femmes sacrifiaient un peu la préparation du manioc à la création de nouvelles plantations) ; elle semble avoir disparu vers 1951, grâce au renforcement des expéditions faites à partir du Pool. On s'apercevait en effet que la capacité de production régionale atteignait son maximum, parce que la population était à la fois peu nombreuse et sensiblement touchée par l'exode rural. A partir de 1953, l'Administration cessa de contrôler les marchés et la commercialisation des produits vivriers, laissés à l'initiative des ramasseurs et transporteurs. Il fut désormais à peu près impossible de savoir quels tonnages étaient fournis par la brousse, sauf en ce qui concerne les expéditions par voie ferrée et les achats faits par les Sociétés de Prévoyance. Les dernières données d'ensemble datent donc de 1952 (voir tableau page 320).

Au cours des années suivantes, en dépit d'une augmentation constante de la population de Pointe-Noire, donc des besoins en vivres traditionnels, la région du Kouilou se trouva dans l'impossibilité d'assurer à celle-ci un ravitaillement plus important. Il semble même, au contraire,

	Loandjili	Madingo-Kayes	Mvouti	Total Kouilou
Bananes	20 t	—	1 830 t	1 850 t
Manioc frais	29 t	153 t	—	182 t
Tchikouangues	741 t	348 t	2 509 t	3 598 t
Taros	16 t	—	623 t	639 t
Huile de palme	10 t	87 t	—	97 t
Maïs	—	2 t	—	2 t

que le développement de certaines cultures d'exportation comme la banane Gros-Michel dans le Mayombe, en occupant des superficies de plus en plus grandes, et en mobilisant partiellement la population, ait entraîné une baisse de la production du manioc. Le fait est évident dans le district de Mvouti qui, à partir de 1955, expédie moins de 1 500 t de manioc en tchikouangues d'après les évaluations faites par les Services de l'Agriculture. Il est vrai que des quantités croissantes de marchandises ont dû être prises en charge par les transports privés, voire par des producteurs eux-mêmes, dont les déplacements vers la ville se sont multipliés. Par contre, on a pu voir apparaître une nouvelle zone de production, dont les apports ne sont pas négligeables : elle s'est développée à partir de 1961, le long de la route de Sounda.

L'ouverture de cette voie est liée aux perspectives de construction du barrage sur le Kouilou, dans les gorges de Sounda. Afin de permettre le passage de convois lourds vers les chantiers, l'établissement de la route fut décidé dès 1957-1958, au moment où le financement de l'entreprise ne semblait pas faire de doute. Elle fut achevée en 1961, alors que les perspectives d'avenir s'étaient assombries. Pendant les 65 premiers kilomètres, le tracé empruntait des voies routières préexistantes mais toujours mauvaises ; ensuite il s'enfonçait — entre Malélé et Sounda — dans la région montagneuse couverte par une forêt dense, et totalement déserte. Seules s'y ouvraient quelques pistes d'exploitations forestières. A partir de 1961-1962, on vit alors s'installer, tout le long du parcours, des gens qui avaient quitté leurs villages situés soit sur la rive droite du Kouilou, soit près de la voie ferrée, et qui n'avaient d'autre but que de cultiver du manioc en vue de sa commercialisation. Il leur semblait intéressant de profiter d'une situation qui comportait deux facteurs favorables : l'existence de sols neufs, ou du moins qui n'avaient pas été exploités de mémoire d'homme, et devaient être assez fertiles puisque sous forêt ; la facilité d'évacuation par une route où les transporteurs n'hésiteraient pas à s'engager. Ces « pionniers » fondèrent des agglomérations ethniquement hétérogènes, et par là différentes des villages traditionnels. En 1964, leurs effectifs dépassaient 1 600 personnes ; en 1967, ils sont probablement de 2 000 à 2 500. Un débouché supplémentaire leur fut d'ailleurs offert de 1964 à 1966, avec le ravitaillement du chantier de Sounda, où plusieurs centaines d'ouvriers travaillaient au tunnel de dérivation.

B. LES ZONES DE RAVITAILLEMENT DE POINTE-NOIRE (Fig. 100).

En dépit de cette évolution locale, l'approvisionnement de Pointe-Noire ne peut plus être assuré que partiellement par son arrière-pays immédiat, la région du Kouilou ; l'importance prise par la ville l'oblige à faire appel à des zones productrices bien plus éloignées, et cette situation a des répercussions sérieuses sur la régularité des arrivages et sur le prix des denrées. Comment se présente-t-elle là où l'enquête permet de l'appréhender ? Étroitement dépendante des voies de communication, elle a des caractéristiques différentes selon les secteurs.

1. Les zones accessibles par la route.

Le secteur côtier méridional est caractérisé par la présence d'une excellente route d'une quarantaine de kilomètres, entièrement bitumée depuis 1965 grâce à des fonds accordés par le

F.E.D.O.M. ; elle dessert une série de villages assez gros, qui ont toujours vécu de pêche et d'agriculture (Djéno, Kotchi, Fouta...), mais surtout elle donne accès à la zone la plus densément peuplée de toute la façade maritime, située entre le lac Cayo et la frontière du Cabinda. La production vivrière y est active, ainsi que l'exploitation du lac. C'est ici le domaine des « 1 000 kg », et surtout des « microbus », dont les allées et venues sont d'une fréquence élevée. Leurs propriétaires sont rarement eux-mêmes des commerçants, mais des entrepreneurs de transport, qui souvent exploitent aussi des taxis en ville. Ce sont donc, dans la plupart des cas, les producteurs qui se déplacent, faisant quatre ou cinq voyages par mois en emmenant leurs marchandises : manioc, patates douces, maïs, taros, etc. Ils payent leur passage — 200 F par aller et retour — ainsi que le prix de transport des colis — 800 à 1 000 F pour les plus volumineux — et se rendent sur l'un des deux marchés du « Village »[1].

Une nouveauté est apparue depuis quelques années dans toute la zone côtière, alors qu'elle n'existe pas encore dans le reste du Congo : la vente du manioc sous forme de « kikouiti ». Il s'agit simplement de manioc qui, après rouissage, est modelé en paquets de 2 kg environ enveloppés comme les tchikouangues dans des feuilles fraîches (« makaya ma nzombi »), puis entassés par dizaines dans de vastes emballages constitués par un treillage de fibres végétales tressées, matelassées intérieurement par d'autres feuilles (souvent des feuilles de bananiers). L'ensemble pèse jusqu'à 300 kg, et il faut évidemment plusieurs hommes pour les déplacer. Afin d'en faciliter le chargement, les villageois ont construit partout, au bord des routes, dans les agglomérations ou à proximité des champs, des plates-formes de bambou où ils hissent les « kikouiti », et il n'est pas rare d'en voir cinq ou six qui attendent le passage du camion. Pour le poisson, il en va différemment ; certains pêcheurs du lac Cayo vont bien également vendre eux-mêmes au marché, mais la conservation difficile sous ce climat les engage plutôt à le fumer sur des claies et à le vendre sous cette forme. Mais plus souvent, ce sont des commerçants qui viennent s'installer pendant quelques jours au village, et en repartent avec un stock de poisson fumé, et un peu de poisson frais sorti de l'eau juste avant leur retour. Le village de Tchintanzi s'est spécialisé dans la production des tuiles de bambou et des paquets de feuilles pour envelopper le manioc. Placé à proximité d'une zone boisée, il fabrique également des planches éclatées en grand nombre.

Le volume des marchandises livrées annuellement est impossible à connaître ; il doit pourtant être assez élevé, si l'on en croit l'intensité du trafic, et l'aspect des véhicules dont toutes les ouvertures débordent de colis, dont la galerie de toit supporte un empilement invraisemblable de paquets, de paniers, de cages à volailles, de cuvettes, de dames-jeannes, et dont l'arrière traîne littéralement sur le sol tandis qu'une grappe humaine se suspend aux mains courantes, perchée sur le marchepied. Une petite partie de ce courant a cependant disparu avec la fermeture de la frontière : certaines denrées vivrières venaient du Cabinda (poisson, crevettes) avant la rupture des relations diplomatiques entre le Congo-Brazzaville et le Portugal[2].

Le secteur septentrional est très différent du précédent. Pendant longtemps, il a été d'un accès difficile ; la route de Bas-Kouilou était particulièrement mauvaise lorsque, quittant le plateau après Tchissanga, elle descendait dans la vallée. La plate-forme n'avait pu être établie que de façon précaire, sur un sol gorgé d'eau même en saison sèche, à l'aide de terre rapportée (il est impossible de trouver ici le moindre caillou). Les enlisements de véhicules y étaient fréquents. En 1966, s'achevait le bitumage de ce tronçon dont le tracé et le profil avaient été repris grâce à l'emploi des moyens mécaniques considérables et de crédits accordés par le F.E.D.O.M. Le trajet Pointe-Noire–Bas-Kouilou devenait ainsi accessible en toutes saisons, aux camions comme aux voitures particulières. Mais aller au-delà n'est toujours pas chose aisée. Le premier obstacle est constitué par le bac à moteur qui permet la traversée du fleuve. Il est pourtant relativement rapide, et autorise le passage simultané de deux véhicules de moyen tonnage. Le trafic est assez régulier :

1. Il est à noter que dans ces villages, nombre d'hommes se sont mis à la culture du manioc destiné à la vente, le travail de la terre se trouvant par là ennobli. Nous avions déjà signalé un fait identique dans le nord du Congo en 1964.

2. Cette rupture, rappelons-le, a interrompu également l'évacuation par Pointe-Noire d'une partie des grumes provenant des chantiers forestiers portugais.

on compte en moyenne entre 450 et 500 véhicules par mois, mais la plupart d'entre eux sont des land-rovers administratives ou privées, assurant des inspections ou des liaisons, et non des transports de marchandises. La présence, à quelques kilomètres de la rive droite, d'un chef-lieu de sous-préfecture (Kayes) explique nombre de ces allées et venues : un relevé effectué en mars 1965 révèle qu'il était point d'origine ou de destination dans 46 % des cas.

On accède à Kayes, à partir du fleuve, par un tronçon en remblai souvent défoncé qui traverse la galerie forestière perpétuellement inondée ; au-delà, s'égrènent une série de petits villages peu productifs, et qui se contentent surtout de ravitailler le chef-lieu. Puis la piste, très ensablée, diverge dans deux directions : vers le nord, elle gagne la forêt et la zone de Kola-Ikalou, au-delà de la région des lacs, où se rassemble un groupe important de Loumbou ; vers le nord-ouest, elle se rapproche de la côte pour se diriger vers la frontière du Gabon, qu'elle rejoint après une centaine de kilomètres. Le parcours, tantôt excellent lorsque la piste se tient sur les plateaux, tantôt très médiocre, raviné et boueux dans la traversée des vallées, est interrompu par le franchissement de deux bacs : celui de la Noumbi, rivière étroite dont le passage ne demande pas plus de dix minutes, et celui de Conkouati. Ce dernier est établi sur la lagune et, muni d'un moteur à essence assez fatigué, se déplace très lentement. L'embarquement, la traversée et le débarquement durent de trois quarts d'heure à une heure. Si le bac se trouve sur l'autre rive lorsqu'un camion se présente, le temps perdu atteint donc deux heures[1]. La lagune Conkouati est dans le ressort du P.C.A. (Poste de Contrôle Administratif) de Nzambi, nouvellement créé pour assurer une meilleure administration à cette région assez difficilement accessible. La piste qui se poursuit vers la frontière devient très médiocre ; extrêmement montueuse, vite dégradée et impraticable lorsque la pente s'accentue, elle s'enfonce en maints endroits dans une tranchée où l'écoulement des eaux ne peut se faire, et se transforme en une suite de mares boueuses où les véhicules plongent en passant jusqu'à mi-roue, non sans courir le risque de n'en sortir qu'au tire-fort, au treuil ou à la force des bras. L'entretien sommaire en est assuré par la Société Forestière du Niari qui exploite un permis à une trentaine de kilomètres, et envoie de loin en loin une niveleuse, bien que ses camions n'aient pas à l'emprunter. La population, tout le long de cet itinéraire, est clairsemée (le P.C.A. de Nzambi rassemble quelque 3 000 habitants) et au-delà de Conkouati, fournit des vivres surtout au personnel de la S.F.N. et de la Compagnie Minière de la Moufoumbi.

En dépit de ces conditions pénibles, quelques transporteurs fréquentent ces deux itinéraires, avec des camions sommairement aménagés pour pouvoir emmener passagers ou marchandises (Transcongo, Makosso). Sur la route de Kayes à Conkouati (agglomération qu'ils dépassent le moins possible), ils vont chercher de la viande boucanée qui provient de la zone encore largement boisée que constitue le bassin inférieur de la Noumbi. Il n'est pas rare, d'ailleurs, de voir le long de la route des singes fraîchement tués, suspendus à une branche, offerts aux clients de passage. De Kondi et Tchiloungа, des villages de la terre Kouani, proviennent des poissons frais ou fumés. Presque toutes les agglomérations fournissent un peu de manioc, mais irrégulièrement, car les cultivateurs n'ont pas encore pris l'habitude de produire pour la vente, n'ayant jamais été vraiment certains de trouver un acheteur ; en outre, les sols, presque partout sableux, ont des rendements peu encourageants. Les quantités disponibles sont les plus élevées entre février et mai ; elles varient au cours de l'année, entre 10 et 25 t par mois. Enfin, les camions transportent parfois des paniers ou des caisses d'huîtres, dites de palétuvier, recueillies à Conkouati, et de grosses crevettes pêchées dans la Noumbi. Dans l'ensemble, le fret est assez peu abondant, mais il faudrait ajouter, à tous les colis enregistrés et payants, les paquets moins volumineux, très nombreux, que les voyageurs gardent avec eux, et qui contiennent les vivres les plus divers.

La route de Kola est intéressante pour les transporteurs surtout parce qu'elle permet

1. Ce qui s'est effectivement produit lors de notre dernière tournée. En outre, nous avons dû puiser une dizaine de litres d'essence dans nos réserves pour alimenter le moteur du bac que menaçait la panne sèche à mi-parcours... Le temps perdu peut d'ailleurs être plus long, car le village de Conkouati est sur la rive gauche, et les passeurs y reviennent après chaque voyage. En outre, ils ne sont pas tenus d'apercevoir le « client » qui vient d'arriver sur la rive droite : la distance entre les rives est de 4 km environ, et la vue est en partie masquée par une île boisée. Pour toutes ces raisons, il est prudent de ne pas se présenter sur la rive droite en fin d'après-midi ; on risque fort d'y rester la nuit entière.

d'accéder, grâce à une bretelle latérale, au village de Tchisséka, sur le bord du lac Nanga. Assez poissonneux, celui-ci a, de longue date, attiré des pêcheurs qui se sont installés sur ses rives, encouragés d'ailleurs par les diverses sociétés privées exploitant la région ; c'est en particulier la Société Minière du Kouilou qui les avait aidés par des prêts et la fourniture de matériel, à organiser de véritables pêcheries dans les lacs Dinga et Nanga. Ce dernier seul connaît aujourd'hui une activité réelle. Les fonds sont hauts sur une partie de son étendue, et ont permis aux hommes d'enfoncer des perches entre lesquelles ils tendent leurs filets, mais ils utilisent également éperviers et lignes de fond. Les poissons (silures, carpes, mulets, machoirons) sont fumés aussitôt, au-dessus de petites fosses creusées dans le sol, et entassés dans des paniers de fibres. Trois fois par semaine, un camion vient chercher la marchandise pour l'emmener à Pointe-Noire. Il emporte en même temps de la viande également fumée, surtout d'hippopotames, ceux-ci étant assez nombreux dans les lacs Dinga et Kobambi. De plus loin (Kola, Ikalou, Poumbou) viennent de petites quantités de taros et de manioc. Toute la région produit encore des « tuiles de bambou », recherchées pour couvrir les toits, des nattes, des lianes, des paquets de bambous, dont la consommation a été longtemps élevée dans le domaine de la construction traditionnelle. Mais l'usage croissant et parfois presque exclusif de la tôle ondulée, de la planche éclatée, des chutes de sciage, des clous et de la ficelle a progressivement réduit la demande. Il en est ainsi également des « mikalala », ce fil que les Loumbou tiraient d'une liane, et que les pêcheurs achetaient pour tisser leurs filets : le nylon l'a presque entièrement remplacé. L'artisanat et les courants commerciaux traditionnels ne peuvent que diminuer et disparaître devant l'invasion des produits modernes ; mais en même temps s'amenuisent les ressources qu'ils procuraient à la population rurale[1].

A Bas-Kouilou, le croisement de la route et du fleuve a provoqué le développement d'un marché quotidien, qui porte essentiellement sur le poisson et le vin de palme. Sur la rive droite de l'embouchure a grossi un village de pêcheurs, dont la production peut être rapidement transportée à Pointe-Noire. C'est au débarcadère de la rive gauche que s'opèrent les transactions avec les acheteurs qui choisissent parmi les poissons posés à même le sable, et qui partent aussitôt par un camion ou un « taxi-brousse ». Le vin de palme est tiré surtout des palmiers-raphias (ou palmiers-bambous, d'où le nom de « vin de bambou ») abondants dans toute la zone marécageuse où coule le fleuve : c'est le « yonga », que les hommes vont récolter en pirogues. Ils redescendent le cours d'eau avec dans leur embarcation 8 ou 10 dames-jeannes de ce liquide blanchâtre, mousseux et légèrement acidulé, dont les Vili font une consommation très élevée. Elles sont offertes au même endroit que les poissons. Jusqu'en 1955-1960, on pouvait également se procurer assez facilement du gibier : trop pourchassé, il s'est raréfié, et l'on n'en trouve plus sur ce marché qu'exceptionnellement.

Mais c'est la route de Sounda qui est, depuis 1960-1961, de très loin la plus productive. Les migrants qui sont venus s'installer auprès d'elle ont défriché, de part et d'autre, des étendues considérables de forêt à seule fin d'y produire du manioc pour la consommation urbaine. Les villages anciennement installés entre Pointe-Noire et Malélé ont vu leur activité stimulée par ces perspectives de vente, qui portent aussi sur les autres denrées vivrières, le bois de feu, les planches éclatées, etc. Le mouvement s'est propagé à partir de la route, le long de pistes secondaires ou plus médiocres que les transporteurs hésitaient à parcourir auparavant. Après quelques déboires initiaux, la chaussée s'est consolidée peu à peu sur tout le trajet, et la vitesse n'est ralentie que par les sinuosités et les pentes, accentuées surtout de Malélé à Sounda ; un véhicule semi-lourd met 2 à 3 heures pour effectuer les 125 km du parcours, un camion, 3 à 4 heures. L'ouverture de la route a eu encore une autre conséquence heureuse. La région de Kakamoèka, sur la rive droite du fleuve, était jusque-là très mal reliée au chef-lieu : on ne pouvait y accéder que par le Kouilou, en remontant le cours d'eau depuis son embouchure. Une piste carrossable fut d'abord aménagée entre Sounda et Kakamoèka, terminus de la navigation ; malcommode et fragile (elle comporte

1. Ce propos peut être illustré par l'exemple suivant : en 1948, dans le district de Madingo-Kayes, la production contrôlée portait sur les quantités suivantes : 13 000 paquets de tuiles de bambou, 16 000 nattes, 5 000 paquets de lianes, 1 250 écheveaux de 100 m de « mikalala » ; la Société de Prévoyance en avait commercialisé à elle seule pour 420 000 F.

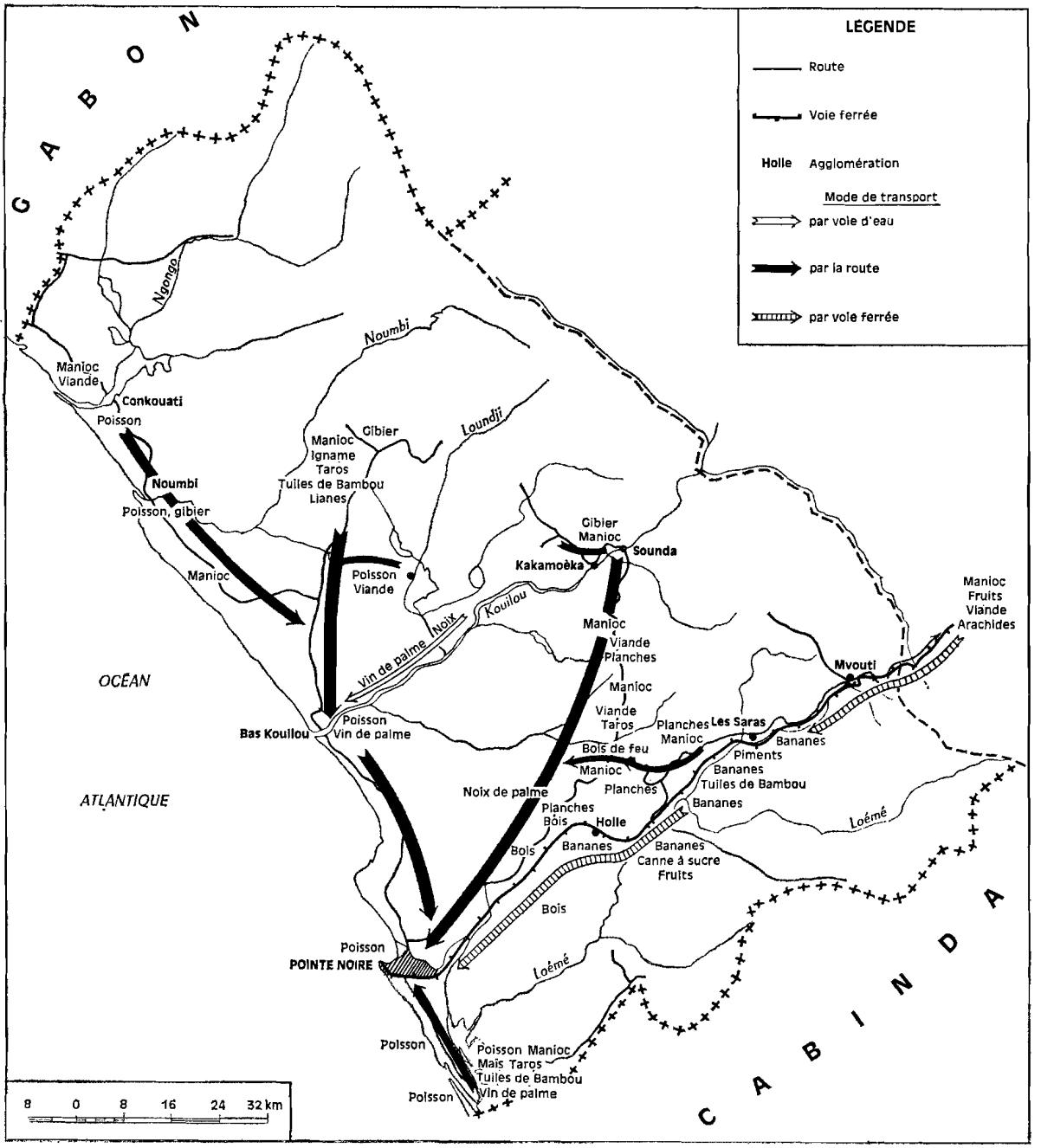


FIG. 100. — Approvisionnement de Pointe-Noire par la façade maritime.

des passages à gué et les éboulements de terrain sont fréquents), elle a été peu à peu améliorée, et elle est devenue accessible aux camions une grande partie de l'année. Des transporteurs vont donc à présent assez régulièrement jusqu'à Yembo, Bissindji, Boungolo, et la région, débloquée, n'est plus qu'à quatre ou cinq heures de Pointe-Noire. Elle peut donc, à son tour, produire pour la vente en étant à peu près sûre d'écouler sa marchandise.

La production n'est l'objet d'aucun contrôle, et l'on ne peut s'en faire une idée que par enquête auprès des transporteurs ; mais si quelques-uns d'entre eux font des voyages réguliers

et connaissent approximativement les tonnages qu'ils ramènent, les autres travaillent irrégulièrement, en partie à la demande, et ne tiennent pas la moindre statistique. Des indications recueillies, il ressort que les deux principales entreprises véhiculent au moins 60 t de manioc par mois, dont une vingtaine proviennent du tronçon Malélé-Doumanga. Il s'agit presque toujours de manioc roui, emballé dans des « kikouiti », que les Yombé appellent « kitounga ». Au manioc s'ajoutent un peu de viande fumée (la valeur d'une dizaine d'antilopes par semaine), des taros, des ignames etc., et tout ce que les voyageurs peuvent emporter avec eux. Le bois fait l'objet de transactions particulières ; des commerçants de la ville viennent traiter sur place avec des bûcherons locaux, achètent des lots préparés et louent ensuite un camion pour venir enlever les 15 ou 20 stères retenus (le terme employé ne correspond pas à un mètre cube ; il s'agit de tas ayant approximativement 1 m de hauteur et 1 m de largeur, mais les morceaux de bois ont rarement plus de 70-75 cm de longueur). La production de bois de chauffe est particulièrement forte entre Holle, Saint-Paul et Tchingoli, où la forêt a été secondarisée très largement depuis la construction de la voie ferrée. On remarque l'importance des défrichements qui fragmentent les galeries et réduisent les bois en bosquets isolés de plus en plus petits, tandis que les tas de bûches s'alignent le long de la route ; il y a d'ailleurs un lien évident entre la production du bois et celle du manioc. Les deux principaux transporteurs réguliers ramènent à Pointe-Noire environ 160 à 200 stères par semaine ; mais il en arrive en fait beaucoup plus : en 1963, le Service des Eaux et Forêts estimait que les besoins de la ville atteignaient 200 000 stères par an ! Ils n'ont certes pas diminué depuis. La production des planches éclatées n'est pas moins active : liées en paquets de six, elles se dressent le long des talus, contre les arbres ou les parois des cases. L'intensité de la construction urbaine maintient la demande à un niveau élevé, et leur fabrication est d'un excellent rapport. Comme sur tous les autres itinéraires, le ramassage porte régulièrement ou occasionnellement sur bien d'autres produits. Dans la traversée des villages, ou à l'orée d'un sentier, on aperçoit souvent un étalage sommaire où sont posés un ananas, une bouteille de vin de palme, un flacon d'huile, un petit tas de safous... Il s'agit d'une sorte d'enseigne indiquant que des fruits, des boissons, divers produits alimentaires sont disponibles. Au retour de la saison des pluies, on peut voir partout pendre, à des poteaux de bois, les cadavres de rongeurs qui ressemblent à de gros rats et dont les gens sont friands... Les véhicules s'arrêtent, les passagers et le chauffeur descendent, appellent, marchandent âprement. L'impact de la ville se produit ainsi en une multitude de points, stimulant l'activité rurale, et diffusant partout l'économie monétaire.

2. Le rôle de la voie ferrée.

Le rôle de la voie ferrée dans le domaine de l'approvisionnement urbain a grandi avec les dimensions de Pointe-Noire, puisqu'il est apparu assez vite que dans les limites de la zone accessible aux transporteurs routiers, les possibilités de production étaient insuffisantes. C'est donc par le train qu'arrive le complément indispensable. L'analyse du trafic prouve alors que Pointe-Noire, ville démesurée au sein d'une région pauvre, est obligée d'aller chercher très loin son ravitaillement quotidien, et en particulier dans l'hinterland vivrier de Brazzaville[1]. Les apports de manioc se partagent presque également entre les trois principales sections de la ligne, qui ont fourni ensemble 5 250 t en 1964 : 1 650 t entre Pointe-Noire et Les Bandas (31,2 %), 1 655 t entre Dolisie et Kimbédi (31,3 %) et 1 945 t entre Chavannes et Brazzaville (36,9 %). C'est donc la région du Pool qui, en dépit des besoins considérables de la capitale, expédie les plus gros tonnages vers Pointe-Noire, malgré un éloignement compris entre 350 et 500 km. La gare la plus active dans ce domaine est Hamon, à 70 km de Brazzaville ; elle fournit à elle seule 480 t de manioc. Mais il n'y a pas vraiment de centre qui dominerait tous les autres : chacune des gares envoie son contingent annuel de 150 à 300 t en moyenne, à l'exception de deux ou trois d'entre elles

Il est significatif de voir Pointe-Noire exercer son attraction vivrière à Dolisie même (200 t)

1. Ces données ont été recueillies en dépouillant les registres mécanographiques pour 1964, qui nous ont été aimablement prêtés par la direction du C.F.C.O., que nous remercions vivement ici.

et à Jacob (250 t), pourtant toutes deux agglomérations de 15 000 à 20 000 habitants ayant leurs propres problèmes de ravitaillement. Mais plus récentes et moins étendues, elles sont restées davantage insérées dans la vie rurale, et il est possible que leur population se nourrisse par elle-même dans une plus large mesure. Quoi qu'il en soit, elles n'offrent pas un débouché suffisant à la production locale, dont une partie se dirige donc vers un marché plus ouvert. Un élément nouveau est d'ailleurs intervenu à partir de 1963, avec l'ouverture au trafic de la voie ferrée COMILOG. Celle-ci permet désormais à la population du Chaillu de participer également au ravitaillement de Dolisie et de Pointe-Noire. En 1964, on notait déjà l'expédition de 27 t de vivres à partir de Mossendjo et de Makabana, mais il ne s'agissait que d'un début, et ces chiffres ne pouvaient qu'augmenter par la suite.

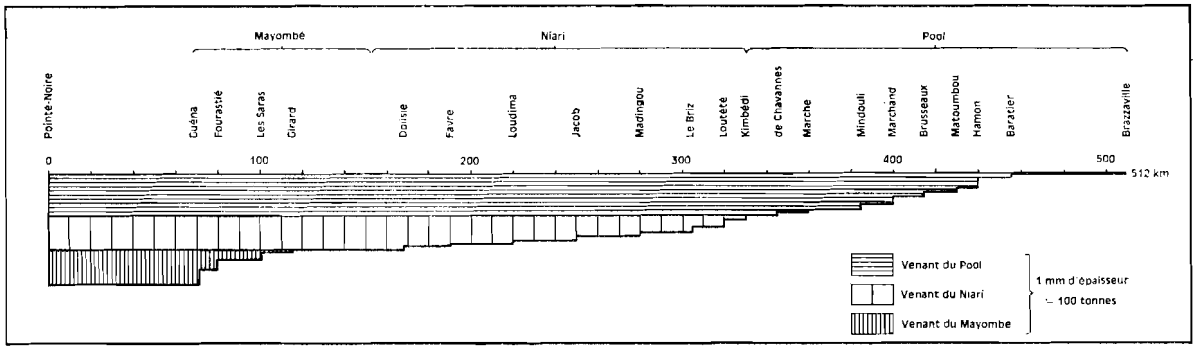


FIG. 101. — Transport de manioc par la voie ferrée, à destination de Pointe-Noire.

Cette dépendance de Pointe-Noire vis-à-vis de régions lointaines n'est pas sans conséquences D'une part, le manioc y est toujours plus cher qu'à Brazzaville, bien approvisionnée par son arrière-pays immédiat ; à poids égal, la tchikouangue vaut presque toujours 20 à 35 % de plus, et cette différence n'est pas compensée par le prix assez bas du poisson frais qui ne joue pas un rôle aussi important dans la consommation quotidienne. D'autre part, la régularité des apports est sous la dépendance du bon fonctionnement du chemin de fer. Or, pendant la saison des pluies et surtout depuis le passage des trains de minerai (manganèse de Franceville), les incidents sont assez fréquents dans le Mayombe, point sensible de la voie : ils interrompent la circulation pour des périodes de quelques heures à 2 à 3 jours, et la ville souffre alors d'un début de pénurie, qui se traduit aussitôt par une brusque montée des prix. Le ravitaillement de Pointe-Noire présente donc une certaine fragilité, qui est la conséquence directe d'une croissance urbaine démesurée par rapport à la région.

Le chemin de fer assure encore d'autres transports. On note ainsi l'arrivée à Pointe-Noire de 170 t de fruits. Une petite partie vient également du Pool ; ils sont notamment embarqués à Matoumbou — près de Kinkala. Il s'agit surtout d'oranges, de mandarines, de pamplemousses, dont les districts voisins sont restés producteurs après l'échec des cultures fruitières pour l'exportation, qui avaient été tentées[1]. Dans le Niari, la gare de Loudima est aussi expéditrice notable (40 t) : c'est là que se trouve l'I.F.A.T. (Institut des Fruits et Agrumes Tropicaux), station de recherches et d'expérimentation qui s'efforce d'écouler la production de ses vergers. Enfin, ananas et agrumes viennent également du Mayombe (Girard et Fourastié). Les bananes représentent un cas particulier. La production en est concentrée dans le Mayombe où avaient été établies, à partir de 1955, les plantations de types industriel et familial qui écoulaient leur production sur la France jusqu'en 1961. Ce courant commercial ayant pris fin, les expéditions diminuèrent et se contentèrent d'assurer la consommation intérieure congolaise. Les Saras (226 t), Fourastié (68 t), Girard (40 t) jouent un rôle prépondérant ; mais à Fourastié, et à Holle surtout, ce sont des camions qui viennent

1. Cf. P. VENNETIER, *Géographie du Congo-Brazzaville, op. cit.*, p. 86-87.

chercher les régimes destinés à Pointe-Noire, et l'on ignore tout des tonnages qui partent de cette manière[1].

Le marché vivrier de Pointe-Noire est encore fourni en arachides grâce à la voie ferrée : quelque 135 t sont arrivées en 1964, en provenance du Niari (Madingou, 70 t ; Loudima, 24 t) ; en cannes à sucre : 150 t, chargées à Fourastié (89 t), Guéna (46 t), Les Saras (14 t) ; elles sont destinées à la consommation directe et à la fabrication de vin. L'approvisionnement de la ville est complété par des arrivages fréquents de bois de chauffe (1 470 t), pour lequel le train fait ici concurrence aux camions car il est chargé surtout à Holle ; il est vrai que ce bois comporte en partie des chutes de sciage qui partent des usines avec les wagons de bois d'œuvre. Enfin on doit signaler la présence de produits de l'artisanat traditionnel comme les tuiles de bambou, activement fabriquées entre Guéna et Les Saras dans tous les villages, et qui sont classées dans les statistiques sous la rubrique « divers ».

Comme pour les transports routiers, tous ces chiffres ne traduisent qu'une partie de la réalité. En matière d'alimentation courante notamment, les besoins sont couverts dans une large proportion par des apports individuels dont le nombre et la fréquence surprendraient s'ils pouvaient être contrôlés. On ne peut en avoir qu'une idée qualitative, en observant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, tous encombrés de valises, cageots, paniers, paquets, ballots de toute sorte. Jamais un villageois ne viendra en ville sans apporter avec lui quelques produits à vendre, ou quelques cadeaux destinés aux parents qui l'hébergent ; mais un producteur n'hésitera pas non plus à faire jusqu'à 400 km par le train pour écouler 20 kg de fruits, une quinzaine de tchikouangues, un ou deux paquets de canne à sucre, deux dames-jeannes de vin de palme, qu'il pose dans son compartiment, et qui ne sont pas pris en compte dans les statistiques. On peut seulement essayer d'apprécier les tonnages de manioc ainsi transportés. La consommation d'un adulte vivant en brousse est, dans la région côtière, de l'ordre de 650 g par jour[2]. Mais la vogue croissante du pain, l'abondance du poisson, la part prise par les produits d'importation la réduisent certainement, à Pointe-Noire, dans une proportion sensible, et elle n'est sans doute pas supérieure à 500 g. Quant aux enfants, ils n'en mangent guère avant l'âge de 2 ans à 2 ans 1/2 et, jusqu'à 10 ans, leur ration est d'environ 300 g par jour. Sur cette base, et en tenant compte de la composition par âges des 100 000 habitants de la ville, la consommation quotidienne est vraisemblablement de l'ordre d'une quarantaine de tonnes, soit près de 15 000 t par an. Les apports contrôlés des différents secteurs de l'arrière-pays s'élèvent à 1 000 t pour les transports routiers et 5 300 t pour les transports par voie ferrée ; ainsi, plus de 8 500 t supplémentaires doivent être fournies à la ville par deux moyens : l'agriculture urbaine et les arrivages par la route et le chemin de fer, sous forme de transports à fréquence irrégulière, ou sous forme de bagages individuels. Ce que produit la première est inconnu ; mais la pauvreté générale des sols doit entraîner des rendements assez faibles, de l'ordre de 2 t à l'hectare en savane, 4 à 5 t ailleurs. L'autosubsistance porterait donc sur quelque 2 000 t ; ainsi, il entrerait à Pointe-Noire, par tous les autres moyens, les 6 500 t dont elle a encore besoin, soit 18 t par jour, ce qui est plausible.

3. Le problème du ravitaillement en viande.

L'approvisionnement de Pointe-Noire en viande offre certaines difficultés pour des raisons à la fois coutumières et économiques. Par habitude et par goût, les Européens donnent la préférence dans leurs achats à la viande de boucherie ; sans doute ne méprisent-ils pas l'antilope, mais l'occasion de s'en procurer est rare, du moins en ville. Au contraire, le Congolais se porte volontiers vers le gibier (antilope, buffle, singe, sanglier, etc.) et les petits animaux faisant l'objet d'une chasse active — petits carnassiers, rongeurs, reptiles, chenilles, etc. — offerts sur le marché sous

1. Véritable gare bananière, Les Saras expédie aussi quelque 630 t de bananes vers Dolisie, Jacob, et surtout Brazzaville (600 t) ; Girard (155 t) et Fourastié (23 t) font de même. En partent également des wagons de clones destinés au repiquage.

2. Chiffre fourni par une enquête nutritionnelle menée en 1957 dans quatre villages du district de Madingo-Kayes par une équipe de spécialistes.

forme de viande fraîche ou fumée. Ils ne dédaignent pas le bœuf, le porc, le mouton, mais un petit nombre d'entre eux seulement ont un revenu qui leur permet d'en consommer. Le ravitaillement des uns et des autres s'opère donc différemment ; il n'a pas toujours été aisé

En fait, il importe de distinguer surtout entre les deux sources principales de viande : les animaux sauvages et les animaux d'élevage. Les premiers ont longtemps été assez nombreux dans le Kouilou, grâce à l'imbrication très poussée des savanes et de la forêt, et ceci explique sans doute en partie pourquoi la pêche ne s'était pas développée jusqu'à une date récente. Par contre, le petit bétail (ovins et caprins), toujours présent dans les villages Yombé et Loumbou de la zone boisée, ne se rencontrait pas en pays Vili, où l'on ne trouvait guère que des volailles, d'ailleurs en petite quantité. Les Services de l'Élevage se sont bien efforcés d'améliorer la situation en ce domaine, en distribuant par exemple des coqs de race d'origine européenne, mais les résultats ont été médiocres parce que les animaux restent livrés à eux-mêmes, et que la population n'en fait pas une consommation régulière. Les citadins ont donc continué de faire appel, pour leur ravitaillement, au gibier venant de brousse. On a vu plus haut quels étaient les principaux lieux d'achat. Mais les indications laissent à penser que les 100 000 habitants de Pointe-Noire doivent se contenter d'un tonnage très réduit de viande. Il suffit d'ailleurs de fréquenter quelques temps les étals du Grand Marché pour en être convaincu, lorsqu'on sait qu'il n'y a pratiquement pas de boucherie dans les divers quartiers du Village : on n'y offre certainement pas plus de 50 kg de marchandise fraîche ou fumée chaque jour, et son aspect est souvent peu engageant

La place prise ici par la viande dans le budget alimentaire des ménages est connue grâce à une enquête réalisée en 1958-1959[1] : elle représente 8,8 % seulement des dépenses, et croît assez régulièrement avec le niveau des revenus ; ainsi, pour 1 500 F par mois, elle est de 5,4 % ; pour 3 500 F par mois, de 8,9 % ; pour 8 500 F par mois et plus, de 11,2 %. Certes, le marché n'est pas le seul endroit où l'on se procure de la viande, et comme pour les autres denrées vivrières, les achats individuels dans les villages de brousse, au cours des déplacements et des voyages, jouent un rôle important. Il n'en demeure pas moins que la ration de protéines animales, à Pointe-Noire, est fournie essentiellement par le poisson de mer. Cette constatation est corroborée par un sondage effectué en 1962[2] : la moitié des personnes interrogées n'avaient pas acheté de viande depuis deux semaines au moins, tandis que les mêmes avaient mangé du poisson moins de quarante-huit heures auparavant. Mais cette sous-consommation est avant tout une conséquence de la rareté des apports et des prix pratiqués : le client éventuel ne saurait se fournir à la boucherie « européenne », mais guère davantage chez le marchand traditionnel ; il reste donc « sur sa faim ». Il suffit, pour s'en convaincre, de voir quelle intense satisfaction éprouve le citadin lorsqu'il peut se rendre en brousse, lieu « où la viande est moins chère », « où l'on mange de la viande ». Le poisson, pourtant apprécié, n'est en partie qu'un palliatif inévitable.

Depuis la fondation de la ville, le ravitaillement de Pointe-Noire en viande de boucherie n'a pu être assuré autrement que celui de tout le pays. L'élevage des bovins était inconnu avant la colonisation, et ce sont les entreprises privées qui se sont livrées aux premiers essais, notamment la Compagnie Minière du Congo Français, à Mfouati et Mindouli, à partir de 1905. Mais les petits troupeaux ainsi créés, non sans mal d'ailleurs, n'avaient pour but que de satisfaire un besoin local. Pendant très longtemps, les villes ont donc dû faire appel aux importations. Jusqu'en 1932, c'est l'Angola qui fournissait au Moyen-Congo des animaux qui arrivaient à Pointe-Noire par bateau, et dont une partie s'en allait à pied vers les chantiers du C.F.C.O., dans le Mayombe. La Compania do Sul do Angola, de Mossamédès, fournissait également le poisson salé et fumé. Mais en 1932, le bétail fut atteint par une épizootie, et les autorités en prohibèrent l'importation.

Le pays n'était pas en position de prendre le relais. Quelques tentatives avaient cependant été faites, soit par certaines Missions catholiques, soit par des particuliers. Ainsi, dès 1927, un Européen avait demandé et obtenu une concession de 100 ha au Km 12 du chemin de fer (plateau de Loussala). Il élevait là une quarantaine de porcs, une centaine de volailles, quelques ovins.

1. I.N.S.E.E., *Les budgets des ménages africains à Pointe-Noire en 1958-1959. Résultats provisoires*, avril 1962.

2. Y. DHONT, *La pêche, op. cit.*, p. 128.

Mais l'interruption des livraisons angolaises rendait nécessaire l'établissement de nouveaux circuits commerciaux ; ils furent mis en place surtout par la Compagnie La Pastorale, fondée en 1930 au Cameroun (siège social : Douala). En 1932, elle projetait d'installer au Congo deux troupeaux de bovins : l'un de 500 têtes, près de Pointe-Noire, l'autre de 1 000 têtes (pouvant être porté ultérieurement à 10 000 têtes) près de Mindouli. Elle loua, à partir de janvier 1933, un terrain de 2 675 ha situé sur le plateau de Loussala, creusant des puits, installant un réservoir, des abreuvoirs, un « dipping-tank » (bac où les bêtes passent dans un bain désinfectant), clôturant un parc de 100 ha ; 300 bœufs de boucherie y furent amenés, ainsi que 100 vaches, qui permirent de fournir du lait frais à la ville. Mais la grande pauvreté du tapis herbacé rendait difficile la nourriture du bétail. En outre, le troupeau fut rapidement trypanosomé dans une grande proportion, et dut être abattu et remplacé.

Mais La Pastorale possédait au Cameroun un cheptel important. A partir de 1932, elle achemina des animaux par voie de terre jusqu'à Douala, puis par bateau jusqu'à Pointe-Noire. Par ailleurs, d'autres bovins, appartenant au Lamido, partaient de Ngaoundéré et entreprenaient un long périple qui les menait par Baboua, Bouar, Yaloké, jusqu'à Bangui où ils étaient chargés sur des chalands à destination de Brazzaville. Ce second circuit fut d'ailleurs interrompu pour des motifs fiscaux en 1937. Heureusement, les importations à partir de l'Angola purent reprendre en 1938. Les longs trajets parcourus entraînant des pertes, le système n'était pas économiquement très avantageux. Il était générateur de hauts prix qui restreignaient la consommation. Le rapport du Service de l'Élevage pour 1938 écrit : « Certaines catégories d'Européens et la plupart des indigènes ne peuvent plus consommer de viande, ou n'en consomment qu'exceptionnellement. » Les statistiques confirment cette indication ; en un an, les abattages avaient porté à Pointe-Noire sur 230 bovins seulement, 210 ovins et 102 porcs.

La guerre vint alors perturber la situation : par manque de navires, ou parce que ceux-ci craignaient les torpillages, les transports par voie maritime se raréfièrent. Il fallut faire appel aux bovins du Tchad, embarqués à Bangui après un long déplacement. Il y eut alors une relative pénurie, plus sensible pour les Européens que pour les Congolais. La fin des hostilités fut suivie par le retour à un approvisionnement régulier, dont les sources allaient cependant changer. D'une part, les transports de viande furent de plus en plus assurés par avion, à partir du Nord-Cameroun, mais surtout du Tchad, d'où les carcasses arrivèrent désormais, pour être stockées dans l'entrepôt frigorifique de Brazzaville-Maya-Maya avant d'être redistribuées. La Société Frigorifique des Produits des Éleveurs Tchadiens (PRODEL) assurait la commercialisation grâce à une chaîne de distribution (boucheries à Fort-Lamy, Brazzaville, Pointe-Noire...). En 1953, 2 025 t de viande ont été ainsi importées, dont une faible proportion venait également de France (viande de veau, en particulier). Cependant, depuis 1953, un gros effort public et privé a été fait pour créer et développer un élevage congolais de gros bétail. Les divers troupeaux de la Vallée du Niari rassemblent désormais près de 30 000 têtes, et chaque semaine, plusieurs wagons de bovins sont expédiés aux deux extrémités de la ligne. En 1964, Pointe-Noire a reçu de cette façon 200 t, venant surtout de Madingou (110 t) et de Chavannes (56 t) ; Dolisie envoie quelques porcins (ferme officielle d'élevage gérée par le Service de l'Agriculture). Ces apports ont crû régulièrement au cours des dernières années : l'élevage local a fourni au pays 390 t de viande en 1960 et 526 t en 1963, alors que les importations restaient au même niveau ; comme le nombre des Européens a nettement diminué on peut en conclure que la consommation africaine est en lente progression, évolution qui reflète celle du revenu moyen des citadins ; mais dans le cas particulier de Pointe-Noire, l'inexistence de l'élevage sur la façade maritime met la ville, en ce domaine comme en tant d'autres, sous la dépendance étroite d'apports plus ou moins lointains.

C. QUELQUES ASPECTS DE LA COMMERCIALISATION

L'approvisionnement de Pointe-Noire se fait donc par de multiples voies, et ce système anarchique est générateur de circuits commerciaux aussi nombreux que variés. Certains sont très courts, presque directs, lorsque le citadin, dont les liens avec la brousse sont restés étroits,

va lui-même se fournir dans son village natal ; mais le cas n'est pas le plus fréquent, et ce sont plutôt les relations entre les deux fractions de la famille — celle de la brousse et celle de la ville —, qui jouent. Lors de l'enquête sur les plantations urbaines et suburbaines, en 1959, le lieu de ravitaillement des ménages en produits vivriers faisait l'objet d'une question. Les réponses étaient presque toujours multiples : l'alimentation provenait à la fois des champs cultivés par les femmes, des marchés de la ville, des marchés ruraux. Mais dans la proportion de une sur cinq, les familles citadines se procuraient de la nourriture auprès des parents restés en brousse, avec lesquels se maintiennent presque toujours des relations affectives et économiques. Il s'agit parfois d'un achat pur et simple ; plus souvent s'établit une sorte d'association, dans laquelle le citadin se charge de la vente et partage les bénéfices, ou désintéresse l'expéditeur par des cadeaux. Mais la forme la plus usuelle reste la vente sur le marché urbain par le producteur lui-même, opération qui peut être l'occasion de coquets bénéfices. Ainsi les fabricants de planches éclatées qui vivent entre Doumanga et Malélé payent 10 000 F pour en faire transporter 200 paquets jusqu'à Pointe-Noire où ils peuvent les écouler assez vite à raison de 250 F le paquet ; même si un chargement représente deux mois de travail le revenu financier qui en résulte apparaît élevé au regard du niveau moyen des salaires agricoles.

Cet aspect très particulier de l'approvisionnement de la ville laisse entrevoir un caractère fondamental de l'activité urbaine : l'importance énorme que revêtent les petites transactions individuelles au sein de la population. Entre le producteur et le consommateur, s'intercalent dans presque tous les cas une multitude d'intermédiaires, dont quelques exemples aideront à comprendre le rôle. Le cas des « kikouiti » est l'un des plus simples. La préparation de ces gros colis est en général le fait d'une seule femme qui se fait aider par les autres femmes du village à qui elle rendra le même service le moment venu. Elle peut vendre le tout à un commerçant local, qui paie soit en numéraire, soit en « bons pour », sous forme d'un avoir en marchandises à prendre dans sa boutique (ce système, qui laisse une large place aux interprétations abusives, est peu goûté des producteurs). Un colis, selon sa grosseur, est payé de 1 000 à 3 000 F.

Dans la plupart des cas, les villageoises préfèrent aller vendre elles-mêmes en impruntant un camion. Le prix du transport dépend évidemment de la distance : 1 000 F pour une quarantaine de kilomètres, 1 500 F pour 50 à 70 km, jusqu'à 3 000 F au-delà de 100 km. Ces tarifs élevés limitent donc rapidement l'intérêt de l'opération individuelle. C'est pourquoi certains villages éloignés regroupent leurs marchandises, et louent un camion dont ils font le chargement complet. A l'arrivée sur le marché les « kikouiti » sont ouverts, et les paquets de manioc roui, ou « minkomo », sont vendus en demi-gros, par 20 unités ou davantage, à raison de 20 F pièce. Le bénéfice n'est pas considérable, puisqu'un colis de grosseur moyenne contient 150 à 200 paquets, mais la vente est presque toujours assurée : chaque camion qui s'arrête provoque la ruée d'une vingtaine de femmes criant et se bousculant, dont chacune s'efforce d'être la première servie. Elles font transporter leurs lots jusque chez elles par des commissionnaires qui poussent de petites voitures à deux roues, et se font payer 300 F la course. Elles achèvent la préparation du manioc pour en faire des tchikouangues ou du foufou (farine), qu'elles retourneront vendre au marché, ou bien offriront à la porte de leur concession. Leur bénéfice est substantiel, car la tchikouangue, selon sa grosseur, vaut de 40 à 70 F pièce, et la perte au cours de la transformation n'est pas grande ; les seuls frais sont ceux de l'achat des feuilles qui envelopperont la marchandise (« makaya ma nzombi »), et qu'on trouve sur le marché à 10 F le paquet.

Ce circuit commercial reste encore relativement court. Le nombre des intermédiaires, et de ceux qui vivent indirectement de ce système, est plus élevé dans le cas de la canne à sucre ; bien que celle-ci soit plantée dans les marigots qui entourent la ville, la production est insuffisante pour alimenter la demande sous ses deux formes principales : le morceau de tige qui est simplement mâché pour en extraire le jus sucré, et le vin de canne (« malafou misenga » ou « tchibouaboua »), très recherché. C'est dans la région de Guéna et Fourastié que se trouvent de véritables petites plantations, créées pour le ravitaillement de Pointe-Noire. Elles sont l'œuvre de commerçants qui emploient temporairement quelques manœuvres pour le défrichage, le bouturage, puis la récolte. Le moment venu, ils louent un ou deux wagons au C.F.C.O., et accompagnent leur expé-

dition jusqu'à la gare de Pointe-Noire. Là, ils vendent d'abord une partie du chargement à d'autres commerçants, et, pour le reste, font appel à un camionneur qui se fait payer ses services et transporte la marchandise au marché. Elle est débitée, soit par petits fragments d'une trentaine de centimètres que beaucoup achètent 10 F pièce afin de les mâcher tout de suite, soit surtout à des femmes, par paquets préparés, à 200 F l'un. Toujours grâce aux commissionnaires qui stationnent en permanence sur les lieux, les paquets sont emportés à domicile. C'est là que petit à petit les femmes fabriqueront le vin.

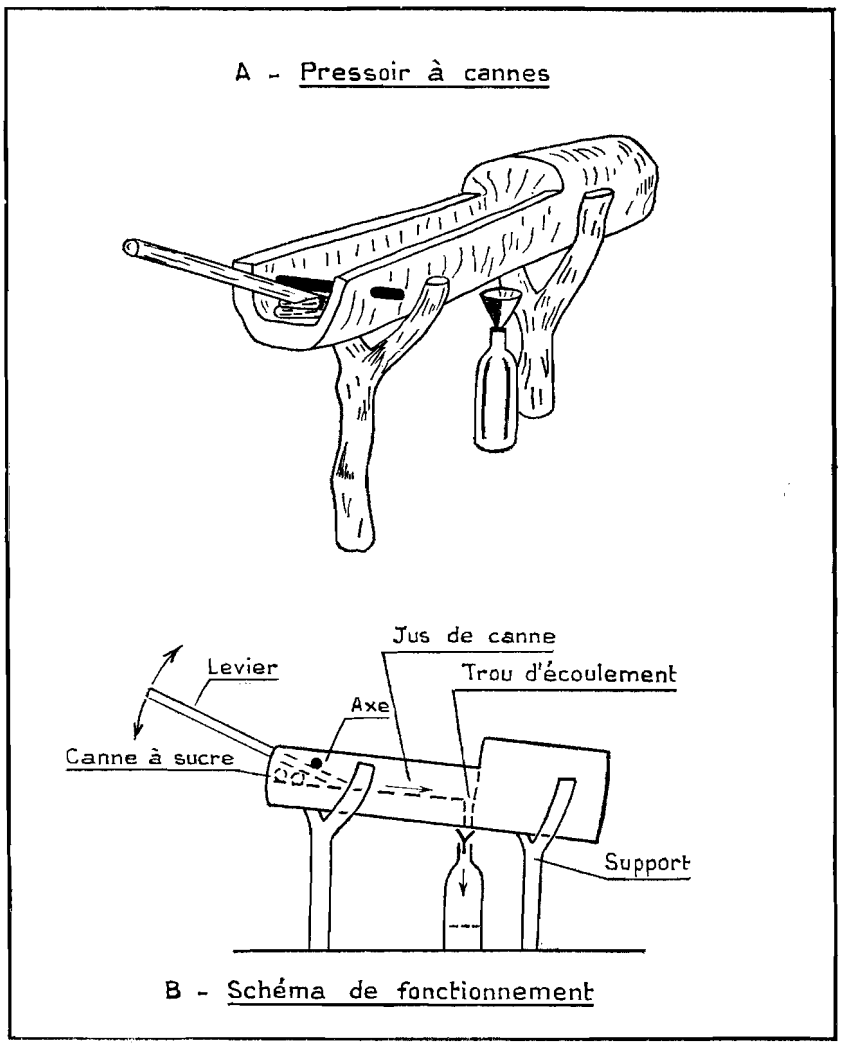


FIG. 102. — La fabrication du vin de canne à sucre.

Elles se servent dans ce but d'un pressoir rudimentaire, mais efficace, appelé « tioufou », extrêmement répandu en ville, et en particulier dans le quartier Planches. Fait en bois de manguier, il permet d'écraser sous un levier (fig. 102) les tronçons de canne préalablement épluchés, et sur lesquels bourdonnent des tourbillons de mouches. Le liquide est recueilli dans une dame-jeanne dont le contenu sera vendu « en gros » 300 F ou au détail, à 40 F le litre, cette dernière opération constituant parfois un autre maillon du circuit, à moins que le litre ne soit débité à 10 F le verre. Sans doute le profit de chaque intermédiaire ne paraît-il pas considérable : il porte sur de petites sommes ; mais il peut être renouvelé souvent, et l'examen attentif des prix de revient et des prix

de vente révèle que les bénéfices sont en réalité assez forts. Le tableau suivant dresse un bilan sommaire pour les trois dernières opérations du circuit, en prenant pour base un paquet de canne à sucre qui fournit trois dames-jeannes de vin.

	Prix de revient		Prix de vente	Bénéfice brut
1re femme	Achat	200 F		
	Transport	300 F		
	TOTAL	500 F	300 F × 3 = 900 F	400 F = 80 %
2e femme	Achat d'une dame-jeanne....	300 F	40 F × 10 = 400 F	100 F = 33 %
3e femme	Achat d'un litre.....	40 F	10 F × 5 = 50 F	10 F = 20 %

Il n'en va pas autrement pour le bois de chauffage. Le négociant ou le commerçant d'occasion qui en ramènent de brousse un camion, l'entreposent soit près du marché en hautes et longues piles, soit dans leur propre concession urbaine. Ils l'écouleront peu à peu, par stères ou par quantités plus réduites ; mais les acheteurs scieront chaque bûche en deux et les vendront ainsi à d'autres qui les fendront plusieurs fois dans le sens de la longueur. Finalement, le bois sera offert au niveau du détail, en paquets de trois bûchettes ayant 35 cm de long sur 2 ou 3 cm de diamètre, qui ne seraient pas considérées en Europe comme autre chose que des allume-feu. Cette opération est faite même sur les chutes de bois achetées dans les scieries, et qui sont très demandées ; car, payées bien meilleur marché que les rondins, elles n'en sont pas moins vendues au même prix au stade du détail.

Ce fait nous paraît fondamental pour la compréhension de l'économie urbaine, que caractérisent des profits minuscules mais innombrables et répétés — c'est le « capitalisme du pata » (5 F)[1] — et dont les occasions sont d'autant plus nombreuses que chaque opération en engendre plusieurs autres. C'est ainsi que les commissionnaires dont le rôle est allé grandissant au cours des dernières années, sont très rarement propriétaires de leurs charrettes ; la plupart de celles-ci appartiennent à des « Haoussa », souvent Sénégalais d'origine, qui les louent pour 200 F par jour à ceux qui veulent exercer ce petit métier. Or, ces voitures sont fabriquées par des artisans locaux, à partir de tubes, de quelques planches, et de deux roues de bicyclette ou de motocyclette, et qui trouvent là un nouveau débouché pour leur production. On voit combien grande est l'imbrication des activités les plus diverses, et comme les effets d'un changement quelconque en bout de « chaîne », peuvent se transmettre de proche en proche, et avoir des répercussions aux points les plus inattendus. On peut aussi admettre que cette fragmentation invraisemblable, qui va jusqu'au micro-détail, est un élément de sécurité économique au niveau de l'individu, car elle assure la diffusion du numéraire et sa circulation rapide. Ce n'est pas de flux monétaire qu'il convient de parler ici, mais de milliers de « filets » anastomosés, qui irriguent jusqu'à la moindre partie du corps social.

Pour comprendre cette situation, il faut bien entendu oublier beaucoup de ces notions dont est férue la société du monde industrialisé : rentabilité réelle d'une opération, caractère incompressible de certaines dépenses, minimum vital, etc. Le temps est un facteur qui n'entre presque jamais en ligne de compte. Ce garçon rencontré sur le marché de Tié-Tié offrait deux noix de kola pour 5 F ; il en avait un sac, reçu d'un parent de brousse, et qui lui revenait à 3 500 F. Il pensait en vendre le contenu en deux mois, et en retirer finalement un bénéfice de 500 F. Ces femmes, venues de Pointe-Noire à Bas-Kouilou par un « taxi-brousse » achètent à des malafoutiers quelques dames-jeannes de « yonga » à 100 F l'une. Pour les ramener en ville, elles payent 100 F

1. Certains auteurs anglais utilisent l'expression « penny-capitalism ».

par récipient, et leur propre aller et retour leur revient à 200 F. Revendues globalement à 400 F pièce, deux dames-jeannes leur procurent un gain net de 200 F ; celui-ci monte à 400 F si le vin est écoulé à 50 F le litre. On peut penser qu'un aussi maigre résultat ne vaut ni le déplacement, ni le temps perdu ; mais il n'y a pas de maigres résultats dans une économie de ce genre : si menus soient-ils, les bénéfices ne sont jamais négligeables ; ils contribuent à faire vivre tous ces citadins sans travail, sans ressources régulières, dont on se demande de quoi ils peuvent bien subsister, et qui, à toutes les questions, répondent invariablement : « On se débrouille... »

10

Organisation de la vie urbaine et problèmes individuels

Si l'approvisionnement de la ville est un problème permanent, et qui met en cause l'existence même de l'agglomération, il s'effectue en quelque sorte au jour le jour, sans intervention officielle directe, par le simple jeu des mécanismes économiques qui se sont mis en place d'eux-mêmes, et qui fonctionnent entre production et consommation, soit directement, soit par l'intermédiaire de commerçants patentés ou occasionnels. Il n'en est pas de même pour les problèmes que pose à la collectivité un groupe de 100 000 habitants, étalé sur une superficie démesurée et chaque année un peu plus étendue. Ils exigent en effet, pour être résolus, des moyens techniques et financiers que seuls possèdent des services publics ou des entreprises spécialisées. A Pointe-Noire, une des tâches les plus sérieuses est de maintenir l'hygiène générale à un niveau satisfaisant ; elle est d'autant plus contraignante qu'il faut la reprendre sans cesse. Mais l'adduction d'eau et l'électrification sont-elles des opérations moins urgentes à mener à bien, si l'on veut que l'agglomération soit autre chose qu'un énorme village ? Enfin, l'allongement des distances à l'intérieur de la ville, la structure particulière des quartiers, ont exigé une amélioration progressive des liaisons internes, qu'utilisent quotidiennement des milliers et des milliers d'individus.

Cependant, ces problèmes généraux ne parviennent à la connaissance des citadins que par accident, s'ils ont à se plaindre du mauvais état d'une rue, de l'éloignement d'une borne-fontaine, ou de la prolifération des moustiques. Ils ont conscience qu'une amélioration en ce domaine n'est pas de leur ressort. Ils sont préoccupés bien davantage par les difficultés qui s'offrent quotidiennement à eux, au niveau de la famille ou de l'individu, et qui découlent directement de l'entassement de population qui s'est réalisé au cours des vingt dernières années. Il a donné à la ville une physionomie humaine dont les caractères essentiels et l'incessante évolution méritent d'être précisés. A l'intérieur des quartiers, des blocs et des parcelles, vivent des hommes qui partagent avec ceux de tous les pays du monde deux préoccupations majeures, la famille et le logement, auxquelles le milieu urbain donne une acuité toute particulière. Au contraire de ce qui se passe en brousse, l'économie de subsistance n'y est plus possible ; il faut donc de l'argent pour vivre, et il n'est pas facile de le gagner. L'étude des structures professionnelles donne une idée de la façon dont les citadins s'efforcent de le faire, et montre que tous n'y parviennent pas ; ils doivent alors se débrouiller avec des moyens de fortune. Ces observations ouvrent sans conteste des perspectives d'avenir assez inquiétantes.

LES CHARGES DE LA COLLECTIVITÉ

Afin d'assurer des conditions normales d'existence aux citadins, dans un organisme urbain de cette dimension, l'administration municipale doit organiser, sous quelque latitude que ce soit, le bon fonctionnement d'un certain nombre de services collectifs. Or, divers aspects de Pointe-Noire — qui se retrouvent d'ailleurs dans maintes autres villes d'Afrique Centrale — tels que son étendue relative, les formes de l'habitat, le faible revenu de la majorité des habitants, etc. rendent plus difficile la résolution des problèmes classiques. Quelles solutions ont été adoptées ici, qui sont le fruit de l'expérience, ou d'une adaptation plus ou moins satisfaisante à l'évolution de la ville ?

A. LES PROBLÈMES URBAINS MAJEURS

Il est indiscutable que la tâche la plus importante, à Pointe-Noire, est d'éviter la prolifération des moustiques, ce qui entraîne une action de grande envergure. Mais une ville ne se conçoit pas sans eau sous pression et sans électricité, fautes desquelles son activité économique risque d'être paralysée.

1. Les problèmes sanitaires de la ville.

Le site urbain comprenant un grand nombre de marigots et de zones marécageuses, la question du contrôle sanitaire se posa très vite aux responsables. On n'est pas surpris que les arrêtés de 1937 aient rendu obligatoire la pose de moustiquaires aux fenêtres, et l'entretien des concessions. Mais cette réglementation visait à la défense plus qu'à l'attaque, et ne pouvait d'ailleurs guère s'appliquer qu'à une minime partie de la ville (constructions en dur). Il fut donc nécessaire de créer et d'entretenir un organisme spécialisé, le Service Urbain d'Hygiène (S.U.H.), chargé essentiellement de lutter contre les agents du paludisme et contre leurs effets. L'ampleur de sa tâche peut être mesurée à celle des moyens dont il disposait dans un passé récent : en 1952, il comptait cinq Européens, douze agents sanitaires africains, quinze manœuvres, et utilisait trois camions, et quarante appareils de pulvérisation ; il consommait dans l'année plus de six cent cinquante fûts d'insecticide.

Les missions que le S.U.H. devait remplir étaient multiples. Ainsi, il procédait à d'incessantes visites domiciliaires (plusieurs dizaines de milliers par an), afin de rechercher et de détruire les gîtes larvaires, tels que trous d'eau, flaques permanentes, boîtes ou bouteilles abandonnées, etc. Parallèlement, il entreprenait la désinsectisation systématique, grâce à des pulvérisations faites à l'intérieur des habitations (« house spraying » trois fois par an dans les cases du Village, deux fois par an ailleurs), et à partir de la rue sur l'ensemble des concessions, noyées sous un nuage de H.C.H., ainsi que les égouts et les terrains vagues. Les effets de ces actions n'auraient cependant été que très provisoires, si l'on ne s'était attaqué aux causes mêmes de la prolifération d'une faune composée pour deux tiers de *Culex* et pour un tiers d'*Aedes*. Le remblaiement partiel de la lagune Tchikobo, en 1955-1956, grâce au sable drainé dans le port, réduisit sensiblement la superficie à contrôler, mais il n'en restait pas moins un grand nombre de sites dangereux : marécages de la Loya, que franchissaient les vents dominants avant d'aborder Pointe-Noire, rivière Nfallo et ses multiples ramifications, bas-fonds côtiers, et surtout ce qui demeurait de la lagune Tchikobo, particulièrement dangereuse à cause des milliers de trous creusés par les crabes sur sa périphérie. En 1958, on provoqua artificiellement une remontée des eaux en colmatant son émissaire, mais les crabes reprirent aussitôt leur travail un peu plus haut ; la seule solution radicale résidait évidemment dans un comblement intégral par du sable.

Le S.U.H. s'est donc efforcé de multiplier les drains, ou de nettoyer ceux qui existaient,

afin de réduire au minimum les étendues d'eau stagnante. La faible altitude de la ville, du moins dans sa partie sud-ouest, rend la tâche fort difficile, car les zones basses ne sont souvent qu'à 2 ou 3 m au-dessus du niveau de l'Océan, et l'écoulement se fait très mal. Le déversement d'huiles usées dans les mares et les trous donnait également de bons résultats. Mais les remèdes étaient souvent inapplicables : l'ensablement des bouches d'égout, le colmatage des puisards et des fosses septiques, ne peuvent guère être évités. Dans le Village, il existe bien un réseau assez développé de caniveaux, mais ceux-ci sont fréquemment obstrués par des bouchons de détritus ; près des bornes-fontaines, s'étalent presque toujours des mares croupissantes ; et, en dépit des visites, les gîtes domiciliaires se renouvellent de façon incessante. D'autre part, dans les jardins maraîchers, les rigoles de drainage et les puits d'arrosage constituent des gîtes de premier ordre pour les anophèles : ils sont pourtant indispensables ! Plus la ville s'étend, et plus les secteurs à couvrir se multiplient. Le S.U.H. aurait donc besoin de voir ses crédits se multiplier, car le moindre fléchissement dans la lutte est aussitôt suivi par un retour offensif des moustiques, dont les souches deviennent d'ailleurs de plus en plus résistantes aux insecticides utilisés. C'est ainsi que le dieldrin n'a plus aucun effet sur la faune locale.

En 1963, le manque d'argent et de personnel avait obligé le Service d'Hygiène à réduire son action ; le début de la saison des pluies fut marqué aussitôt par une pullulation de moustiques, entraînant un mécontentement général ; il fallut remettre sur pied les équipes de désinsectisation, reprendre les campagnes systématiques de pulvérisation avec un nouveau produit (mélange de D.D.T. et de malathion), multiplier les interventions d'assainissement, de débroussaillage, de comblement de trous, tandis que continuaient les visites dans les écoles, avec distribution de nivaquine aux enfants, qui, avant traitement, sont impaludés dans la proportion des deux tiers au moins. La charge est donc très lourde, mais elle est vitale, puisqu'elle conditionne l'existence normale de la population citadine.

La lutte contre les insectes, mais également contre les rats, les cancrelats, etc. implique le maintien de la propreté urbaine, notamment par l'évacuation des détritus ménagers et le nettoyage des terrains vagues. Celui-ci est assuré par des équipes de manœuvres placés sous la responsabilité soit du S.U.H., soit de la Voirie, — les deux services travaillant en liaison étroite — et qui coupent périodiquement, à la matchette et à la pelle, la végétation herbacée qui repousse avec rapidité. Depuis 1963, pour un certain nombre d'opérations, des jeunes gens sont venus apporter volontairement leur aide, dans le cadre de la campagne « Retroussons nos manches ! » inspirée par le régime issu de la Révolution, et qui s'est étendue à tout le territoire avec plus ou moins de régularité et d'intensité. L'enlèvement des ordures ménagères est assuré quotidiennement dans les quartiers sud-ouest par des camions qui chargent le contenu des poubelles. Cette solution n'est pas applicable ailleurs, parce que la plupart des citadins du Village n'achètent pas de poubelles, mais également parce que les distances à parcourir dans le réseau des rues seraient trop longues. Depuis 1960, la Voirie a donc déposé au bord de la voie publique, en cent vingt points différents, des bacs métalliques où les habitants doivent venir jeter leurs ordures. Des camions multibennes passent dans les divers secteurs, chargent les bacs grâce à un système de levage, et vont les vider dans une dépression située au-delà de la Songolo. L'opération est renouvelée une ou deux fois par semaine, exception faite pour les bacs du marché, qui exigent d'être relevés deux fois par jour. Le système n'est pas parfait, et dans les quartiers périphériques notamment, bien des gens se débarrassent de leurs détritus sur des dépotoirs improvisés, bourdonnants de mouches et grouillants de vermine, où trop d'enfants se plaisent à jouer. Mais dans l'ensemble, les ordures n'envahissent pas le paysage urbain, qui apparaît beaucoup plus net qu'on ne pourrait s'y attendre.

Le rôle du S.U.H. déborde le domaine de la lutte contre le paludisme. Il est chargé également de toutes les vaccinations : contre la rage (2 100 vaccinations en 1962), contre la fièvre jaune (2 400 vaccinations), la diphtérie, le tétanos, et surtout la variole, qui règne à l'état endémique en Afrique Centrale, et connaît de brusques réveils, comme en 1961-1962 ; bien que la vaccination soit obligatoire et même renouvelée en cas de danger (100 000 vaccinations à Pointe-Noire en 1962 et 1963), et qu'elle touche théoriquement, sinon la population entière, du moins la totalité

des enfants, 300 à 400 d'entre eux meurent chaque année de variole dans la ville[1]. C'est qu'en réalité un enfant sur deux n'est pas immunisé, parce que fréquemment, par négligence ou par méfiance, les parents « essuient » le vaccin, et parfois le passent à l'alcool et au citron pour en annuler les effets. Le problème est ici surtout psychologique, et disparaîtra de lui-même petit à petit.

Si la tâche du Service Urbain d'Hygiène est capitale, elle ne doit cependant pas faire oublier le rôle que jouent les autres formations sanitaires de la ville. Il n'est pas utile d'en faire l'inventaire détaillé : polyclinique, centre de puériculture, hôpital général, etc. Mais il faut souligner l'influence qu'a eue sur elles la croissance très rapide de l'agglomération : les divers organismes ont été vite débordés par la masse des consultants, de plus en plus disproportionnée aux moyens dont ils disposaient, aussi bien en effectifs qu'en installations. Ainsi, le centre de puériculture voit se présenter, à certaines périodes de l'année, plus de 500 femmes par jour, avec leurs enfants, pour une seule sage-femme et quelques aides ! Le spectacle habituel est celui de patientes qui attendent pendant des heures, assises par terre devant l'établissement. A l'hôpital général, la moyenne quotidienne d'occupation est de 700 malades pour 500 lits... En dépit de leur dévouement et de toute leur bonne volonté, les médecins ne peuvent que faire un tri parmi les clients en quelques minutes de consultation rapide, afin de déceler les cas sérieux méritant une hospitalisation. « Ces formations ont été créées il y a un certain nombre d'années, alors que la ville comptait une trentaine de milliers d'habitants. Il n'y a pas eu de nouveaux centres, peu d'amélioration de l'équipement... Ces centres sont évidemment tous débordés »[2]. Il y a lieu de signaler enfin, parmi les problèmes posés par la ville, celui de la recrudescence des maladies dues à l'alcoolisme. Si la grosse consommation de vin de palme, assez inoffensif, freine celle des boissons alcoolisées plus nocives, il n'en reste pas moins que vin rouge et bière connaissent un réel succès, et que cirrhose et delirium tremens ne sont plus exceptionnels désormais. On peut donc se réjouir de voir, depuis peu, les importations de vins et d'alcools se stabiliser, après des années d'augmentation régulière et rapide.

2. La distribution de l'eau et l'électrification.

La première adduction d'eau fut réalisée à Pointe-Noire en 1927 au moment où les travaux de construction en absorbaient des quantités importantes, et où l'on prévoyait, pour plus tard, de satisfaire les demandes des navires. On utilisa le lac naturel de Gambouissi, situé à une dizaine de kilomètres au nord de la ville, sur la rivière du même nom (affluent de la Songolo). S'étalant à la cote + 28 m, il permettait une alimentation par gravité. Afin d'améliorer la qualité de l'eau, l'Administration fit construire en 1936 une petite station de traitement d'un débit de 60 m³ par heure (environ 500 000 m³ par an). Au lendemain de la guerre, l'augmentation constante des besoins (extension de la ville, croissance du trafic portuaire), rendit bientôt indispensable le remplacement de cette station par une usine plus moderne et de plus grande capacité, dont la mise en place fut menée à bien entre 1950 et 1952. Des groupes électro-pompes dont le débit est de 120 m³ par heure chacun, aspirent l'eau du lac ; elle subit ensuite une série d'opérations qui la rendent potable : floculation, filtrage sur sable, stérilisation par le chlore. Elle est alors stockée dans un réservoir de mise en charge de 800 m³, et s'écoule dans la canalisation en place depuis 1927, à raison de 120 m³ par heure, débit pouvant être porté à 180 m³ par heure pour répondre à une demande pressante (par exemple, avitaillement de plusieurs navires en même temps).

Mais depuis plus de vingt-cinq ans, d'importants dépôts s'étant formés dans la conduite principale en limitaient la capacité théorique d'écoulement. En 1952, son remplacement aurait exigé une dépense de 100 000 000 F. D'autre part, la consommation dépassait le million de mètres cubes dans l'année en 1957. A cette même époque, les projets d'industrialisation de Pointe-Noire rendaient nécessaire l'utilisation de sources autrement abondantes pour l'approvisionnement des usines prévues, dont les besoins pouvaient être chiffrés à quelque 180 000 m³ par jour ! La

1. Dr BOUYER, Médecine sociale à Pointe-Noire. Conférence publique au Centre d'Étude du Congo, Pointe-Noire, 31 janvier 1964.
2. Dr BOUYER, Médecine sociale... (Le Dr Bouyer était alors médecin-chef de l'Hôpital Général).

Gambouissi, petit cours d'eau dont le bassin ne mesure que 72 km² de superficie, ne pouvait en fournir de telles quantités ; en établissant un barrage pour stocker les eaux de la saison humide, on aurait pu prélever au plus 45 000 m³ par jour. On pensa donc normalement au lac Cayo, situé à 15 km seulement au sud-est, et dont les eaux auraient été pompées dans un réservoir de 30 000 m³, construit au ras du sol.

La mise en veilleuse de tous ces projets n'empêcha pas cependant la situation de se dégrader lentement. Entre 1958 et 1960, la consommation d'eau crût régulièrement de 8 % par an, atteignant

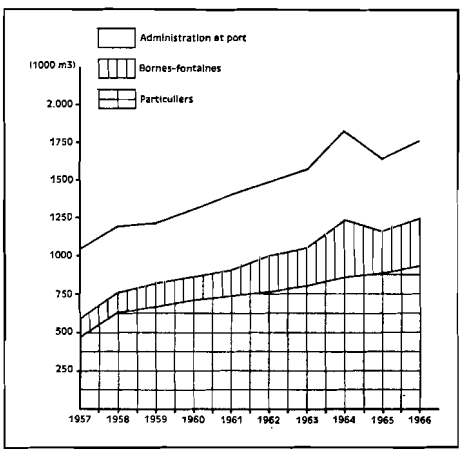


FIG. 103. — Évolution de la consommation d'eau à Pointe-Noire.

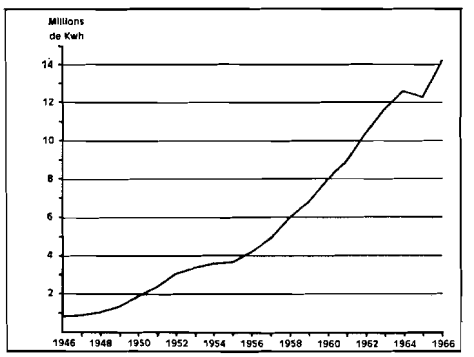


FIG. 104. — Évolution de la consommation d'électricité à Pointe-Noire.

bientôt 5 000 m³ par jour en période de pointe, dont une partie était d'ailleurs fâcheusement gaspillée. En effet, sauf dans les quartiers « Chic » et dans quelques maisons modernes dispersées disposant de branchements individuels, ce sont des bornes-fontaines publiques qui ont toujours assuré l'alimentation du Village, la commune réglant les dépenses. Les usagers n'ont donc jamais eu intérêt à contrôler leur consommation. En 1962, le seul château d'eau existant représentait seulement un quart de la consommation journalière quotidienne, et souvent en fin d'après-midi, les réserves n'atteignaient pas une heure. Il s'avérait donc indispensable à la fois de stocker des quantités d'eau plus importantes, et d'en puiser ailleurs que dans la Gambouissi.

Or, dès 1959, on savait par des résultats de forages, qu'une nappe existait à 100 m de profondeur, dans les sables. Elle était sous pression, sans doute par suite du pendage général des couches vers le sud-ouest, et pouvait fournir 2 400 m³ par jour. Sa mise en exploitation fut réalisée dans le quartier Tié-Tié en août 1961, et un nouveau château d'eau s'éleva dans le futur quartier Saint-Pierre (capacité : 1 000 m³). Mais la courbe de consommation n'a cessé depuis de monter[1] ; dans un proche avenir, il faudra sans doute rechercher de nouvelles solutions, à la fois au problème de l'approvisionnement, et à celui de la distribution.

Le premier n'offre guère de difficultés, sinon financières. De nouveaux forages peuvent être effectués jusqu'à la nappe de 100 m, mais il conviendra sans doute de rechercher son mode exact d'alimentation, pour ne pas risquer de l'épuiser ; il est probable que les infiltrations qui se produisent dans la région de Holle, à la faveur de la « boutonnière » morphologique, n'y sont pas étrangères. Cependant, d'autres nappes sont connues, qui se situent à des niveaux inférieurs : — 275 m et — 408 m. Par contre, il sera beaucoup plus délicat de résoudre le second problème, pour des motifs aussi bien psychologiques qu'économiques, et qui tiennent à la nature même de l'agglomération et de sa population. Le réseau de distribution comporte plus de 120 km de canalisations, mais il n'y a guère plus de 2 000 abonnés... En fait, les quartiers « européens » en regroupent le plus

1. En 1966, elle a été de 1 760 000 m³.

grand nombre ; encore la dispersion de l'habitat augmente-t-elle beaucoup les frais d'infrastructure. Mais la situation est encore plus grave dans le Village, où les investissements ont dû être assurés pour le fonctionnement d'une cinquantaine de bornes ! Et le bourgeonnement permanent des quartiers nouveaux, toujours plus éloignés du centre, ne facilite pas la recherche d'une solution.

Passer de la distribution collective gratuite à la distribution individuelle payante, se heurte à de gros obstacles : les citadins sont habitués à voir l'Administration régler la facture, et considèrent ce service comme un droit. Mais par ailleurs, la Compagnie Africaine de Services Publics (C.A.S.P.), qui exploite le réseau, n'en est à Pointe-Noire que la gérante, en conséquence d'une convention passée en avril 1956, pour quinze ans, avec la puissance publique. C'est donc cette dernière qui devrait supporter les frais de tout branchement supplémentaire. On se trouve donc en face d'un cercle vicieux ; toutes les solutions sont à exclure pour une raison ou une autre, et le moindre mal semble être encore de s'accommoder du présent : choix qui n'est pas satisfaisant, mais en est-il un autre possible[1] ?

La distribution d'énergie électrique est assurée depuis 1937 par l'Union Électrique Coloniale, devenue depuis l'indépendance « Union Électrique d'Outre-Mer », ou UNELCO. Celle-ci disposait, jusqu'au lendemain de la guerre, d'une centrale diesel de 940 ch, alimentant la distribution par un réseau à haute tension souterrain, et un réseau à basse tension entièrement aérien, fixé sur des poteaux tubulaires en acier. Depuis 1945, la centrale a été renforcée à plusieurs reprises, afin de pouvoir faire face à la demande, passée de 860 000 kWh en 1947 à 4 000 000 kWh en 1955, à 12 000 000 kWh en 1963 et 14 200 000 kWh en 1966. Grâce à l'installation successive de groupes diesel lents ou rapides, qui sont venus s'ajouter entre 1947 et 1963 aux trois groupes originels, la puissance installée a pu être portée de 400 kW à 7 200 kW, mettant la ville à l'abri de toute insuffisance de production (fig. 104).

La consommation d'énergie électrique à Pointe-Noire présente des caractères originaux. A cette latitude, la longueur respective des jours et des nuits est d'une grande régularité au cours de l'année : elle ne varie pas de plus d'une demi-heure, et il n'y a donc pas, comme dans les régions tempérées, de grosses variations saisonnières. L'éclairage des locaux a lieu surtout entre 18 et 22 heures, chaque jour, mais toutes les lampes s'allument en même temps, réclamant une puissance de 2 700 kW en quelques minutes. Il suffit, pendant les quatre ou cinq heures qui suivent, de 2 000 à 2 300 kW. Mais il est fréquent, pendant la saison des pluies, que l'arrivée d'une tornade en cours de journée, ait des conséquences immédiates sur la demande : pour lutter contre la demi-obscurité soudaine, les bureaux et les magasins s'illuminent pendant une demi-heure ou une heure. Par contre, la demande de courant force motrice est beaucoup plus régulière, et ne se produit guère que de 7 à 18 heures. La puissance exigée est maximum pendant une heure et demie, lorsque tous les appareils se mettent en route (2 200 kW), et varie ensuite entre 1 500 et 2 000 kW, tombant au-dessous de 1 000 kW au cours de la nuit. La production doit donc être caractérisée par une très grande souplesse ; les groupes doivent pouvoir être mis en route rapidement pour faire face à une demande soudaine ; couplages et découplages se succèdent au cours de la même journée, exception faite pour le dimanche, où la consommation sous toutes ses formes est minimum (tous bureaux et magasins fermés).

Le réseau de distribution s'étend uniquement en ville, et comprend toujours des câbles souterrains pour l'énergie à haute tension, au nombre de quatre, desservant le port, le centre-ville, la Cité et le quartier artisanal, l'Aviation. A partir des postes de transformation, les lignes aériennes basse tension desservent les abonnés. Ceux-ci, au début de l'année 1964, étaient moins de 4 000, chiffre qui donne la mesure du sous-équipement dans ce domaine. Comme en ce qui concerne l'adduction d'eau, seuls les quartiers modernes sont desservis intégralement. Dans le Village, l'électrification se borne à l'éclairage des grandes artères et des bâtiments administratifs ou de

1. Le principe de la suppression progressive des fontaines publiques a été étudié en 1963. Le devis d'installation d'un réseau ordinaire de distribution, à Brazzaville, s'élevait à 800 000 000 F. Il est à noter qu'une société privée hésiterait au moins autant que l'Administration, la solvabilité des futurs consommateurs étant plus que douteuse. Toute amélioration en ce domaine — et le même problème se pose pour l'électrification — passe par un remodelage préalable de la ville, provoquant une augmentation de la densité des habitants.

même type par la puissance publique, tandis qu'un petit nombre d'habitations possèdent des branchements individuels (quartier Mayumba, quartier Chic, Tié-Tié moderne) ; mais boutiques et bâtiments privés se contentent presque partout de la lampe à pression « Pétromax », de la lampe à pétrole ordinaire, voire de la simple bougie. Au demeurant, on se couche tôt en général, et les appareils les plus répandus — postes de radio ou tourne-disques — fonctionnent sur piles.

Là aussi, les structures de l'habitat entraînent de grosses servitudes : les frais d'infrastructure sont proportionnellement bien plus élevés, lorsqu'il s'agit de desservir vingt ménages répartis entre vingt concessions familiales, que s'ils étaient rassemblés dans un immeuble. Une entreprise privée ne saurait s'engager dans des frais énormes, sans être assurée de la rentabilité de ses investissements. L'Administration, quant à elle, ne dispose pas des crédits nécessaires. La généralisation d'un équipement urbain moderne passe donc aussi par le préalable d'une transformation de l'habitat, qui suppose des moyens techniques et financiers d'une grande ampleur.

La fourniture du courant, par un moyen différent de la centrale diesel, a été envisagée à deux reprises depuis la fin de la guerre. En 1948, des études assez poussées furent entamées par l'E.D.F. aux gorges de Loufouyou, sur la Loémé. Un barrage pouvait être établi sur la rivière, qui par surimposition a creusé en cet endroit un cours profond et sinueux à travers un chaînon montagneux. Il aurait eu une cinquantaine de mètres de hauteur sur 215 m de long au couronnement (cote 146), pour un volume d'eau utilisable de 55 000 000 m³. Une conduite forcée de 1 800 m était prévue, jusqu'à une centrale de 15 000-16 000 kW de puissance installée. L'énergie devait être transportée jusqu'à Pointe-Noire par une ligne à haute tension de 60 000 volts. La production dépassait évidemment de beaucoup les besoins du moment (moins de 1 000 000 kWh) mais on pensait alors non seulement alimenter la ville, mais provoquer un essor minier et forestier dans le Mayombe, et surtout électrifier la voie ferrée. Pointe-Noire, écrivait-on dans le rapport justificatif, est « appelée au plus brillant avenir », et l'on tablait sur la présence de 10 000 Européens en 1965, la consommation passant alors à 20 000 000 kWh et à 40 000 000 kWh en 1975. Le coût global des travaux était évalué à 1 825 000 000 F. Mais le stade des réalisations ne fut jamais atteint, sans doute parce que le pari sur l'avenir parut trop audacieux, mais aussi parce que bientôt ce fut le projet de barrage sur le Kouilou qui prit corps, et qui éclipsa le premier[1].

Cependant, la découverte des poches de gaz accompagnant le pétrole à Pointe-Indienne, relança en 1957-1958 le problème de la centrale électrique. On disposait en effet d'un produit d'excellente qualité, d'un pouvoir calorifique compris entre 11 000 et 12 500 calories et sans trace de soufre, pouvant être utilisé sans traitement préalable. Le débit atteignait 27 000 m³ par jour, soit 10 000 000 m³ par an environ[2]. Il parut possible d'utiliser cette source d'énergie pour alimenter soit une centrale électrique à monter de toutes pièces près des gisements, soit la centrale de l'UNELCO, moyennant certaines transformations. Mais les premières études entreprises à ce sujet n'incitèrent pas à l'optimisme. Si les problèmes techniques concernant la reconversion du matériel pouvaient être facilement résolus, d'autres obstacles se présentaient. Tout d'abord, on ne pouvait guère compter que sur une quinzaine d'années de réserves certaines, ce qui semblait bien peu. Ensuite, l'utilisation du gaz comme source d'énergie par toutes les industries de Pointe-Noire, n'aurait pas absorbé le tiers de la production (3 000 000 m³) ; dans ces conditions enfin, on put calculer que le prix de revient de l'électricité n'en aurait pratiquement pas été abaissé[3].

Le projet de centrale thermique au gaz naturel fut à son tour abandonné. La centrale diesel de l'UNELCO, qui suffit pour l'instant très largement aux besoins, reste donc le seul fournisseur d'énergie de la ville. Elle ne risquerait de disparaître qu'avec la réalisation, jusqu'ici peu probable, du barrage de Sounda[4].

1. On peut constater aujourd'hui que les esprits pessimistes avaient eu raison en apparence. Mais qui peut dire si la réalisation du projet n'aurait pas entraîné une industrialisation plus rapide de la ville ? En cette matière, comme dans le domaine des voies de communication provoquant la mise en valeur des régions traversées, c'est souvent l'organe qui crée la fonction, et non l'inverse.

2. Pointe-Indienne renfermait en réalité deux gisements de gaz ; mais le premier, évalué à 380 000 000 m³, et pouvant débiter de 20 à 30 000 000 m³ par an, était mis en réserve en vue de la récupération ultérieure du pétrole brut. C'est le second gisement qui était seul disponible.

3. *Possibilités d'industrialisation à Pointe-Noire*. Rapport imprimé, Brazzaville, 1960, 58 p.

4. L'UNELCO et la C.A.S.P. (eau) ont été toutes deux nationalisées en 1967.

B. LA VOIERIE ET LES DÉPLACEMENTS INTRA-URBAINS

Pendant plus de vingt-cinq ans, le réseau des voies de circulation urbaines n'a comporté que des rues en terre, dans tous les quartiers. C'est seulement après 1945 que l'on a commencé d'apporter quelques améliorations à des chaussées dont le revêtement plus ou moins durci se dégradait rapidement en saison des pluies, se couvrait d'une couche épaisse de poussière en période sèche, et devait être souvent refait. Afin d'améliorer le roulage sur les axes principaux, il fut décidé d'y poser un revêtement par bétonnage. Cette solution consiste à couler en surface, après préparation d'une base résistante, des plaques de béton juxtaposées dont chacune a la largeur d'une bande de roulement, et une épaisseur qui varie de 8 à 14 cm, selon la résistance qu'on veut lui donner. On doit laisser entre elles des joints d'expansion et de retrait. L'axe principal de la ville (avenue Général-de-Gaulle) fut l'un des tout premiers à bénéficier de cette technique, étendue ensuite à l'armature des grandes voies dans les quartiers sud-ouest (boulevard de Bordeaux, boulevard A.-Maginot, boulevard de Loango, avenue Colonel-Génin, boulevard Stéphanopoulos, etc.), et dans le quartier Mayumba (avenue des Ma-Loango, avenue R.-Paillet, etc.). L'expérience a prouvé cependant que les voies bétonnées s'abîmaient assez vite, en particulier par affaissement de la couche sous-jacente — la route de l'Aviation en est un bon exemple — et la pratique du bétonnage fut abandonnée vers 1960, après achèvement d'une vingtaine de kilomètres.

L'amélioration du réseau se poursuivit donc par pose d'un revêtement bitumé sur une chaussée constituée de cailloutis calcaires, de graviers ou de latérite. Les premiers viennent de Djéno (bancs de calcaire coquillier), mais les réserves sont limitées ; les seconds sont extraits en carrières d'anciens flats de la Loémé, fossilisés par quelques mètres d'apports sableux ultérieurs ; la troisième, beaucoup moins employée, vient de Dolisie par chemin de fer. Les voies goudronnées se développent désormais dans toute la ville sur une trentaine de kilomètres, et comptent même une avenue à double voie avec terre-plein médian (avenue de la Révolution). Les efforts ont porté pour une grande part sur les quartiers nord-est, jusque-là plus défavorisés, où la circulation est devenue beaucoup plus facile. Mais il reste à faire, puisqu'en 1960 on comptait encore 150 km de rues en terre, et que le kilométrage a augmenté depuis avec la formation des nouveaux quartiers (Nouveau Tié-Tié, Mbota, Saint-Pierre). Leur entretien est assuré simplement par une niveleuse, lorsque l'accumulation de sable devient gênante, ou que les trous sont trop nombreux. Les petites voies séparant les blocs sont en maints endroits trop étroites pour laisser le passage à un engin mécanique de ce genre, et sont abandonnées à elles-mêmes, mais il est vrai que les piétons sont presque les seuls à les utiliser, et qu'elles se détériorent donc assez peu, sauf lorsqu'elles sont en pente : sur la périphérie du village, l'eau de ruissellement y trace de profondes rigoles.

La politique qui consiste à bitumer seulement les axes les plus fréquentés, et à canaliser ainsi la circulation, est la seule possible. En effet, le prix de revient au kilomètre de l'établissement d'une voie neuve, est d'autant plus élevé qu'à la chaussée elle-même (terrassement, sous-couche, latérite, revêtement), il convient d'ajouter les frais afférents de caniveaux latéraux, canalisations, etc. En août 1957, il était estimé à 7,5 millions de francs le kilomètre pour une voie de 6 m de largeur[1]. Un calcul plus récent fait à Brazzaville en 1964, permet de mesurer les augmentations qui sont intervenues depuis. Une petite rue asphaltée (6 m) en quartier traditionnel, reviendrait à 14,2 millions de francs le kilomètre ; une rue principale (9 m), à 27,2 millions de francs le kilomètre[2]. Le quadrillage des rues étant extrêmement serré, en particulier dans les quartiers dont le lotissement a été fait au cours des dernières années, la modernisation du réseau serait d'un prix de revient disproportionné à l'intérêt réel de l'opération. Il ne saurait être question de l'envisager.

Au demeurant, la circulation à l'intérieur de la ville présente à Pointe-Noire un aspect assez original. La structure et les activités économiques de l'agglomération, la spécialisation fonctionnelle assez poussée des zones urbaines, ont abouti à une séparation presque complète entre lieux

1. M. SERPETTE, *Note sur la voirie de Pointe-Noire*, O.R.I.K., nov. 1957, 6 p. ronéo.
2. Ph. HAERINGER, *L'équipement urbain à Brazzaville. Évaluation des coûts moyens*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, avril 1964, 18 p. ronéo.

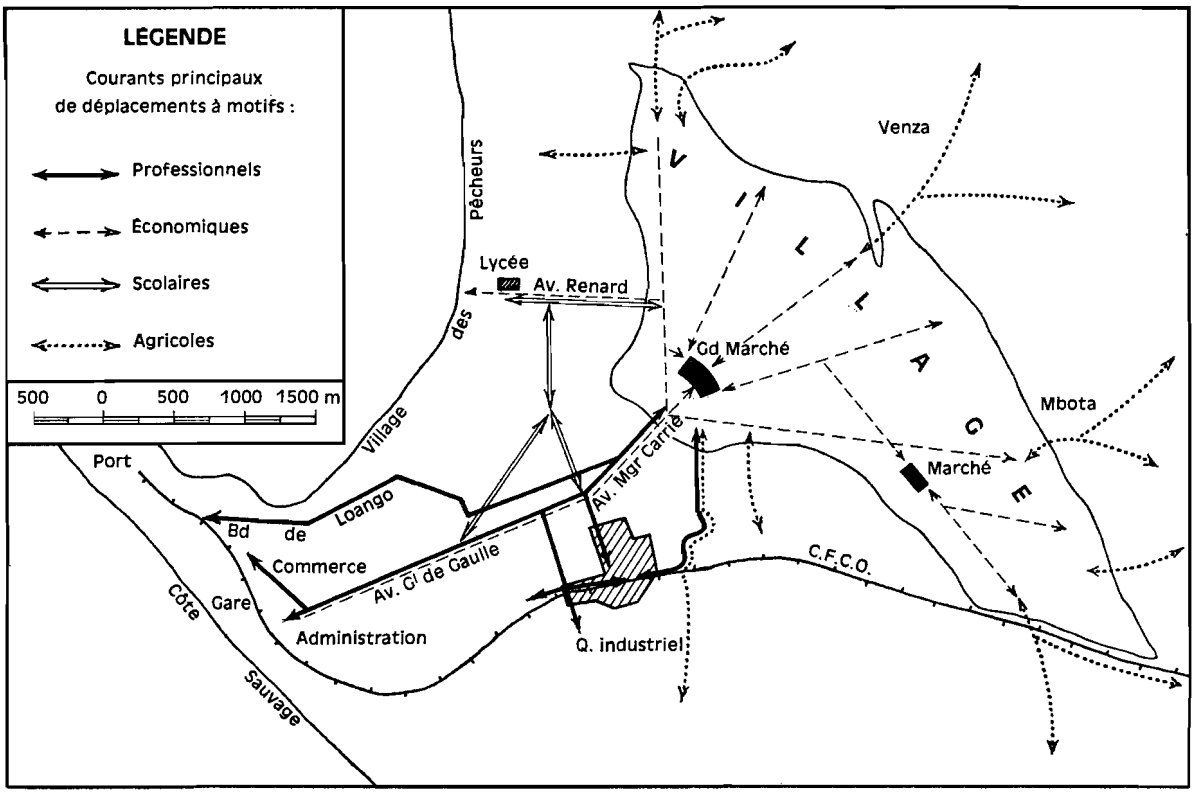


FIG. 105. — Les principaux déplacements intra-urbains.

de résidence et lieux de travail de la main-d'œuvre. Les déplacements en masse se produisent ainsi de deux façons différentes, selon le motif qui les provoque : dans le Village, ils sont très nettement polarisés par les marchés, et surtout le Grand Marché (quartier Mayumba), dont l'influence s'étend d'ailleurs quelque peu en dehors des quartiers nord-est, et qui entretient des liens serrés avec d'autres points de la ville (Village des pêcheurs, gare des marchandises) ; entre le Village et les quartiers sud-ouest, il s'agit surtout de mouvements de type pendulaire, à rythme périodique, et qui se produisent le long de quelques axes bien déterminés (fig. 105).

La présence du Grand Marché et la concentration nette des boutiques et des magasins dans ses environs, orientent les déplacements de la population vers la partie sud-ouest du quartier Mayumba. Il s'agit d'une circulation diffuse, affectant un grand nombre de femmes et d'enfants qui viennent et repartent à pied le long des avenues en forme d'éventail convergeant vers l'entrée du Village. Elle se maintient toute la matinée, et ne se relâche qu'en début d'après-midi, lorsque diminue l'activité du marché jusque-là envahi par une foule dense. Le marché de Tié-Tié n'est encore qu'un pôle secondaire, bien que l'ampleur des transactions commerciales y ait nettement augmenté depuis 1960 ; il est mieux placé que l'autre pour desservir toute la partie sud-est du Village ; mais certaines habitudes sont fortement ancrées dans l'esprit des citadines : aller au Grand Marché est une nécessité psychologique autant qu'un besoin réel, car s'il est exact qu'on y trouve un meilleur choix, il est aussi « de bon ton » de s'y montrer.

Entre le Village et les autres quartiers, les déplacements à motifs commerciaux ont pris une certaine ampleur dans deux directions différentes : sur la route conduisant au Village des pêcheurs où revendeurs et consommateurs viennent de bon matin s'approvisionner en poissons ; sur les avenues conduisant à la gare, et qui sont bordées tout au long par les principaux magasins de la ville moderne. Il s'est peu à peu établi un va-et-vient de camions, qui transportent les marchandises arrivées par wagons (canne à sucre, régimes de bananes, manioc, etc.), ou le poisson frais

ramené au port par les chalutiers. Mais nombre de gens viennent aussi faire des achats ou vendre leurs marchandises sur les trottoirs et de porte en porte, à pied, en taxi, ou bien en empruntant les « pata tatou » (c'est-à-dire « trois fois cinq »), institution propre à Pointe-Noire, et qui n'est pas sans originalité. Il n'existe pas, en effet, de régie municipale de transports en commun, ou de société privée assurant un service général d'autobus. Les transports collectifs ont donc été peu à peu pris en charge par des particuliers, propriétaires de microbus, qui conduisent eux-mêmes leurs véhicules, ou les confient à des chauffeurs. Leur nombre est assez mal connu, et varie d'ailleurs sans cesse. Il y en a entre cinquante et soixante-dix, qui circulent sur des itinéraires en principe fixes, jalonnés d'arrêts. Comme ils ne sont pas tenus de respecter un horaire, ils partent lorsqu'ils ont fait le plein en tête de ligne, ou lorsqu'ils estiment avoir suffisamment de passagers, et ils se livrent à une course effrénée avec leurs concurrents, puisque les clients sont aux premiers arrivés. Il n'y a guère que deux tarifs : 10 F (« pata zolé ») et 15 F (« pata tatou »), d'où le nom populaire de ce mode de transport assez économique.

Les déplacements pour des motifs professionnels sont plus concentrés et plus faciles à définir. Il convient de souligner d'abord l'inexistence presque complète de ces déplacements entre la ville et les agglomérations situées en dehors du périmètre urbain, et qui s'explique aisément : il n'y a pas de véritable banlieue ; dès la sortie de la ville, tant au nord qu'au sud, on ne rencontre que des villages dont la population est inférieure à 500 habitants, et dont l'activité est purement agricole. L'absence de transports organisés tels qu'autobus ou trains de banlieue, pousse d'ailleurs les villageois qui veulent travailler au chef-lieu à venir résider sur place. Très rares sont donc les habitants de Loandjili, Tchibamba ou Tchibambouka, qui se déplacent quotidiennement. En fait, la véritable banlieue de Pointe-Noire, c'est le Village, où résident presque tous les travailleurs, employés et fonctionnaires, qui doivent se rendre chaque jour dans les autres quartiers.

Les Européens n'échappent pas à cette servitude ; mais pour ceux qui ont à se déplacer, l'éloignement est rarement supérieur à 2 km et presque tous disposent d'un moyen de locomotion motorisé. Les enfants et les jeunes gens vont aux établissements scolaires à bicyclette, ou bien y sont conduits en voiture par leurs parents ; certaines entreprises ont un petit véhicule de service qui va chercher une partie du personnel à domicile, en particulier des femmes. Mais pour la plus grande partie du personnel africain, la distance entre le domicile et le lieu de travail dépasse 3 km ; elle atteint 8 km pour ceux qui doivent aller du Nouveau Tié-Tié jusqu'au port. Or, les propriétaires d'une automobile ou d'une mobylette restent une minorité. Ceux qui ne peuvent faire autrement vont à pied ; ils partent entre 5 et 6 heures du matin, cheminant dans les rues encore sombres, empruntant parfois à travers les terrains vagues, ces multiples raccourcis que tracent dans les herbes des passages répétés ; ce sont souvent des boys, dont la journée de travail commence vers 7 heures. Mais le flot principal déferle à bicyclette, entre 6 h 15 et 7 h 35, sur ces engins hauts et noirs qui gardent la faveur de la clientèle.

Cependant, ces déplacements en nombre ne sont pas entièrement laissés à l'initiative individuelle. Pendant quelques années après la guerre, un « train ouvrier » circulait chaque jour entre l'entrée du Village et le port, grâce à une bretelle ferroviaire qui se greffait sur le Congo-Océan près du Km 4, et les employeurs versaient une certaine somme d'argent au C.F.C.O., à titre d'indemnité. Mais sa fréquentation ayant beaucoup baissé, il fut abandonné vers 1951-1952[1]. Aujourd'hui, les principales maisons de commerce, les grosses entreprises de la place, certains services administratifs également, assurent eux-mêmes le transport de leur personnel ; ils utilisent leurs propres véhicules, généralement de gros camions bâchés ou découverts, qui effectuent un ou plusieurs allers et retours avant le début et après la fin du travail. Au point d'embarquement, c'est à chaque fois la ruée, car chacun veut être du premier voyage, et 80 personnes s'entassent là où il y a place pour 40, jusque sur le toit des cabines. Les déplacements se font naturellement dans un concert de cris, d'appels ou de protestations, lorsque virages ou coups de freins brusques font osciller la masse compacte et vociférante des « voyageurs ».

1. Le souvenir en demeure grâce à un débit de boissons situé avenue de la Révolution, non loin de l'ancien terminus, et qui a conservé son enseigne d'époque : « La bring *(sic)* au bout du rail ».

Il existe ainsi, dans le rythme de la circulation urbaine, quelques heures de pointe (7 heures, 12 heures, 14 heures, 18 heures), dont la plus caractéristique est celle du matin, car la journée continue véritable qui est parfois pratiquée, en libérant le personnel en début d'après-midi, étale quelque peu les retours. Elles se ressentent surtout le long de certains itinéraires qu'il est aisé de tracer sur un plan de la ville (fig. 105). Le flot le plus important quitte le Village par l'avenue Monseigneur-Carrie, puis se sépare en deux branches : l'une atteint la ville basse par l'avenue Général-de-Gaulle, l'autre parvient au port par le boulevard Domairon et le boulevard de Loango. Un second itinéraire est de plus en plus fréquenté, depuis qu'une route en terre a été aménagée : du Village au quartier industriel du Plateau et aux ateliers du C.F.C.O., par la Mission catholique Saint-Pierre ; mais la nature de la chaussée le réserve encore aux piétons et aux cyclistes. Un troisième enfin, par le boulevard des Batéké et l'avenue Renard, conduit au lycée et au Village des pêcheurs. Aucun comptage n'a jamais été fait sur l'un ou l'autre de ces itinéraires, mais c'est sans doute un minimum de 10 000 individus qui se déplacent ainsi quotidiennement pour des raisons professionnelles ; les allées et venues entraînées par divers motifs économiques mobilisent plusieurs milliers de personnes ; mais il faut songer également à toutes les femmes qui sortent du Village pour se rendre sur leurs plantations vivrières ; enfin, la traditionnelle visite aux malades de l'hôpital provoque chaque jour la formation d'une longue colonne de parents et d'amis, qui ne sauraient manquer à ce rite ; or, il y a souvent plus de malades que de lits disponibles (500)... Il est indiscutable que la population africaine tout entière se déplace beaucoup.

LA VILLE ET LES PROBLÈMES DU CITADIN

Face aux quelques milliers d'habitants qui se dispersent dans les quartiers sud-ouest de la ville, le reste de la population se concentre en une masse serrée que le seul examen d'une carte rend presque physiquement sensible. Les immigrants se sont entassés dans les quartiers qui leur étaient attribués, jusqu'à ce que le manque de place les oblige à construire à côté. Leur installation en un point ou un autre ne se fait que rarement au hasard : ils sont influencés par un motif psychologique ou économique, et des regroupements se produisent vite ; d'où l'aspect caractéristique que revêt chaque quartier, et qui est susceptible de changer. Cependant, quelle que soit leur origine, les hommes ont en commun un certain nombre de traditions qu'ils respectent, d'habitudes sociales qu'ils continuent de suivre, notamment dans leur vie familiale. Par contre, en matière de logement, c'est à des difficultés nouvelles qu'ils se trouvent affrontés, et il leur faut s'adapter.

La venue en ville des ruraux n'a de sens que si l'existence qui les y attend est meilleure que celle qu'ils abandonnent. Mais tout ce qu'ils sont venus chercher — une nourriture différente, des distractions agréables, une indépendance relative — s'achète d'une ou d'autre façon. Sont-ils préparés à vivre dans ces conditions inattendues ? Dans l'immédiat, l'argent n'est pas aisé à se procurer : devenu un travailleur le citadin doit obéir à certaines contraintes, et la bonne volonté ne suffit pas toujours à assurer les lendemains, si elle n'est pas accompagnée par la qualification professionnelle, voire même une certaine chance. De la réussite à l'échec, le milieu urbain offre toute la gamme des possibilités ; mais jusqu'à présent, l'espoir a entraîné plus de gens que la crainte n'en a retenu.

A. LES HOMMES DANS LA VILLE

Une carte des densités humaines à l'intérieur de la ville dessine à elle seule l'histoire de la croissance urbaine ; elle donne aussi des indications sur l'évolution interne de certains quartiers. Mais enfin de mieux comprendre le citadin, il est indispensable de le suivre au sein de sa famille, pour connaître la composition de celle-ci et pour savoir comment et à quel prix il réussit à la loger.

1. Les densités urbaines.

La population de Pointe-Noire se répartit de façon extrêmement inégale. L'histoire même de l'agglomération, la fonction des divers quartiers, la nature de l'habitat, opposent le Village et le reste de la ville. Le premier occupait, dans ses limites de 1962, une superficie totale de 660 ha, ce qui lui donnait une densité moyenne de 109 hab./ha ; les quartiers modernes ont des limites beaucoup plus vagues, et si l'on veut y englober tous les noyaux dispersés plus ou moins éloignés, comme l'Aviation, le Centre Océanographique, etc., on aboutit à des superficies considérables, et à des

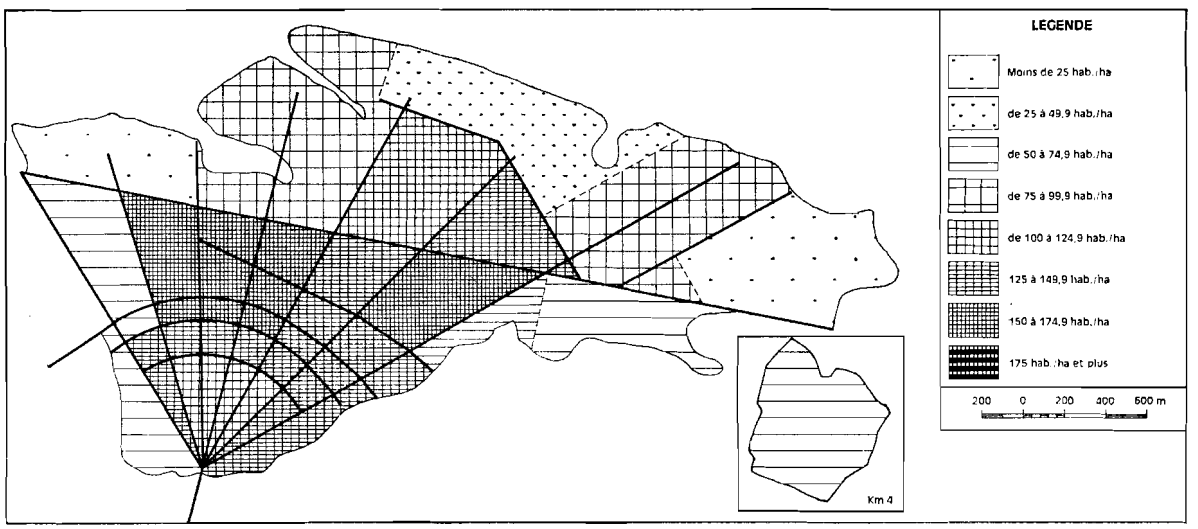


FIG. 106. — Les densités urbaines en 1958.

densités ridiculement faibles ; cependant, même en éliminant les grandes zones non bâties, les marécages, les terrains vagues, on ne dépasse pas 10 à 15 hab./ha, mais il n'existe aucun moyen de pousser plus loin l'analyse, faute de documents de base[1]. Il n'en est pas de même pour l'agglomération nord-est, grâce aux diverses enquêtes menées depuis plusieurs années, et qui ont toujours eu lieu à domicile.

La superficie des zones non bâties à l'intérieur du Village est beaucoup plus réduite qu'ailleurs. En dehors des rues et des places, les citadins ont progressivement « colonisé » tout le terrain disponible, à l'exception des cimetières et des zones marécageuses (petits affluents de la Songolo sur la bordure nord-est). En tenant compte de la surface réellement occupée, la densité moyenne était en 1962 de 121 hab./ha. Elle avait ainsi, en quatre ans, augmenté de 26 %, puisqu'elle était seulement de 96 hab./ha en 1958. Pendant la même période, la croissance des effectifs ayant été de 35 %, c'est l'extension du périmètre bâti qui explique l'écart entre les deux chiffres. De 1962 à 1966, 20 000 à 25 000 habitants sont venus s'ajouter, mais une centaines d'hectare supplémentaires portent désormais des cases, rien que dans les quartiers Saint-Pierre et Mbota. La densité moyenne du Village n'a pas dû beaucoup changer ; selon le processus habituel, tandis que progresse un « front pionnier » de l'habitat, les quartiers bâtis depuis plusieurs années voient leur trame se remplir de plus en plus, les constructions se multiplier sur chaque parcelle, et la densité humaine augmenter régulièrement.

Mais la répartition de la population n'est pas uniforme, même dans les quartiers anciens.

1. Le nombre des expatriés est connu grâce aux fichiers des Consulats, mais il n'existe pas de données concernant le lieu de résidence de chacun d'eux. Précisons en outre que si les rues ont un nom depuis 1950-1952, seules, les constructions administratives ont un numéro d'identification. Le courrier est toujours adressé à une boîte postale, et il n'existe pas de service de distribution à domicile.

Les nouveaux arrivants, soit parce qu'ils s'installent chez des parents, soit parce qu'ils louent une case déjà bâtie, viennent vivre dans la partie habitée de la ville pour une période plus ou moins longue, avant de gagner l'un des quartiers périphériques en voie de formation. Ils contribuent donc à augmenter l'entassement des citadins dans la partie la plus ancienne, où les emplacements disponibles sont de plus en plus rares. On peut ainsi distinguer, à l'intérieur du Village, des aires plus ou moins étendues (fig. 106-107). L'une et l'autre figure ne sont pas exactement comparables, car le recensement de 1958 a fourni des chiffres de densité par rapport à la surface totale, et celui de 1962 par rapport à la surface réellement occupée. En outre, le découpage n'a pas été tout à fait

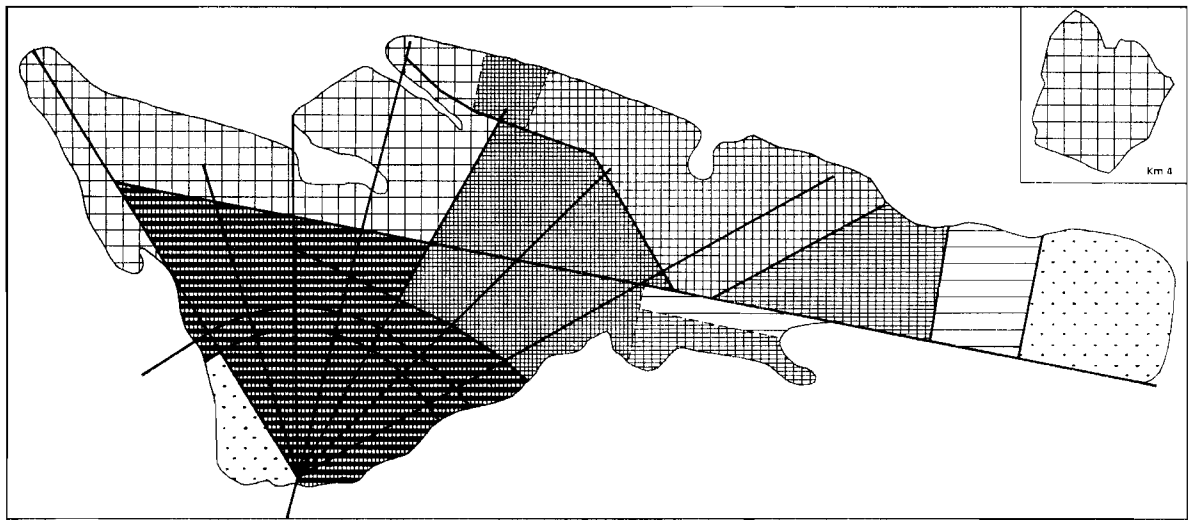


FIG. 107. — Les densités urbaines en 1962 (légende : fig. 106).

le même dans les deux cas. Si, en 1962, on peut constater qu'en règle générale la densité diminue vers l'extérieur, de 200 à 25 hab./ha, les données de 1958 permettent une analyse plus poussée.

Les densités moyennes étaient alors plus faibles dans l'ensemble, puisque nulle part supérieures à 175 hab./ha, mais surtout, elles laissaient apparaître certains phénomènes intéressants. Les zones à faible densité étaient alors de deux sortes : les quartiers de formation récente — Mvoumvou, Tié-Tié, partie nord-est de Matendé —, où la colonisation du terrain n'était pas terminée (c'est en 1966 le tour de Mvenza, Mbota, Saint-Pierre, d'être dans le même cas), et les quartiers de construction moderne, entièrement en dur — quartier Chic de Mayumba, et Tié-Tié moderne — soit parce que les concessions y sont de grande taille (jusqu'à 1 200 m²), soit parce que chaque concession ne comporte qu'une seule construction. Mais parmi les quartiers de densité supérieure à 100 hab./ha, certaines distinctions s'imposaient. Ainsi, le noyau urbain primitif, à la pointe sud-ouest du Village, était nettement moins peuplé que la partie comprise plus au nord-est, jusqu'au boulevard des Babembé (aujourd'hui « de l'Indépendance »). Il faut y voir l'influence du Grand Marché, qui occupe une superficie notable, mais plus encore l'effet d'une certaine évolution qui transforme le paysage lui donnant un aspect nettement moins rural qu'ailleurs : de nombreuses boutiques et des magasins divers tiennent une place relativement importante qui n'est plus disponible pour le logement. Il est probable que des constatations identiques pourraient être faites à Brazzaville, indice très net d'une certaine spécialisation fonctionnelle interne, qui commence à se préciser.

Une densité inférieure à 200 hab./ha est évidemment assez faible par rapport à celles qui existent dans les villes de type européen. La nature de l'habitat en est la cause, puisque l'immeuble à plusieurs étage est inconnu au Village, et que les constructions comportant un premier étage sont encore très rares (et le rez-de-chaussée est souvent consacré, dans ce cas, à un local commer-

cial). Les lotissements officiels contribuent d'ailleurs à maintenir cette densité à un niveau anormalement bas ; ainsi, les concessions dessinées à Tié-Tié en 1950-1951, avec une superficie unitaire de 500 m² (25 × 20 m) ne peuvent être plus de 16 à l'hectare lorsque le réseau des rues est en place, et la densité humaine qui en résulte reste très inférieure à 100 hab./ha. L'adoption de concessions de 200 m², comme ce fut le cas à Matendé, donne de meilleurs résultats (40 concessions à l'hectare ; environ 200 hab./ha), mais cette surface s'avère trop exiguë, et l'on y a renoncé. En réalité, la plupart des concessions du Village, dans les zones de lotissement spontané, mesurent entre 300 et 400 m², mais elles comportent plusieurs bâtiments, qui n'abritent que rarement un seul ménage. En outre, leur desserte est beaucoup moins régulière, et la place « perdue » en rues et ruelles est assez faible. Une solution partielle réside sans doute dans le choix de parcelles ayant entre 300 et 350 m² (15 × 22 m), mais qui formeraient les blocs allongés de 300 × 45 m, dont chacun compterait une quarantaine de concessions ; la densité pourrait sans doute, par ce moyen, atteindre 220 hab./ha. Mais il est évident que seule, l'adoption de l'habitat collectif, ou simplement de l'habitat plus serré, quasi contigu, permettrait de loger autant de citadins sur beaucoup moins de place.

En retraçant l'histoire de la croissance urbaine depuis la fondation de la ville, on a vu comment s'était modifiée l'importance relative des différents groupes ethniques dans le mouvement d'immigration. En arrivant à Pointe-Noire, le nouveau citadin sait qu'il dispose de « structures d'accueil », qui orientent son choix quant à son installation dans tel ou tel quartier. L'un des aspects fondamentaux des villes d'Afrique Noire est en effet le clivage interne qui se produit dans la population et qui se dessine en fonction de caractères ethniques : chacun s'efforce, dans une large mesure, de vivre parmi ses « frères de race ». Cette tendance n'est pas contradictoire avec la fuite devant les contraintes collectives, qui est l'une des causes de l'exode rural ; elle traduit seulement le désir normal qu'éprouve tout déraciné, s'il n'est pas un individu asocial, de retrouver des gens parlant la même langue que lui, ayant habitudes et coutumes identiques, et pouvant à l'occasion faire preuve d'un esprit de solidarité. La ségrégation relative qui en résulte n'est pas absolue, d'autant plus que des affinités réelles existent d'un groupe à l'autre ; il n'en reste pas moins que la structure ethnique par quartiers ne reflète pas celle de la ville dans son ensemble, et que les différences constatées sont l'expression, pour chacun d'eux, d'une certaine originalité (fig. 108).

Les Vili occupent à Pointe-Noire une position de premier plan, puisqu'ils représentent 42 % de la population totale. Or, cette proportion est très rarement respectée à l'intérieur des différents secteurs urbains (fig. 108). Il existe une première opposition entre la masse principale de l'agglomération — celle qui s'inscrit dans le V très ouvert du plan primitif — et le long appendice qui s'est développé au sud-est. D'un côté, au moins un habitant sur trois est Vili, parfois un sur deux, et même davantage ; de l'autre, le pourcentage est inférieur à 25 %, voire à 20 %. La plus forte concentration de Vili est réalisée dans le quartier Mvoumvou, où résident 35 % de tous ceux de la ville. Le village de Mvoumvou, qui s'est trouvé englobé dans la ville, a constitué un pôle d'attraction, tandis que les non-Vili évitaient cette zone, où ils se sentaient sans doute plus « étrangers » qu'ailleurs. Au nord-est du boulevard de l'Indépendance, la population de Mvoumvou est même Vili à 92 %, et parmi les autres habitants, on compte 4 % de Yombé et de Loumbou, qui sont géographiquement des voisins. Autour de l'ancien Tié-Tié, la concentration est moins forte (24,5 % seulement de Vili) : ici, la masse des immigrants est venue submerger le noyau Vili, plus réduit, et peut-être moins dynamique que le premier.

Le second groupe par ordre d'importance, celui des Lari (Lari, Kongo, Soundi), est représenté surtout entre Mvoumvou et Tié-Tié (60 % des effectifs). C'est avant tout Matendé qui est leur fief, avec un représentant pour quatre habitants ; ils ne le cèdent que de peu aux Bembé, nombreux également à Matendé, mais dont la répartition est tout de même légèrement différente : ceux-ci vont plus volontiers à Tié-Tié, et sont majoritaires au Km 4 (25 %, contre 22 % de Vili). Quant aux originaires du Niari, leur dispersion est plus grande ; mais Matendé et Tié-Tié paraissent les attirer davantage, et ils y sont relativement concentrés. Par contre, les populations non Kongo, qui se subdivisent en un grand nombre de groupes ethniques aux effectifs parfois très réduits, se dispersent entre les différents quartiers, sans paraître montrer de préférence marquée pour l'un

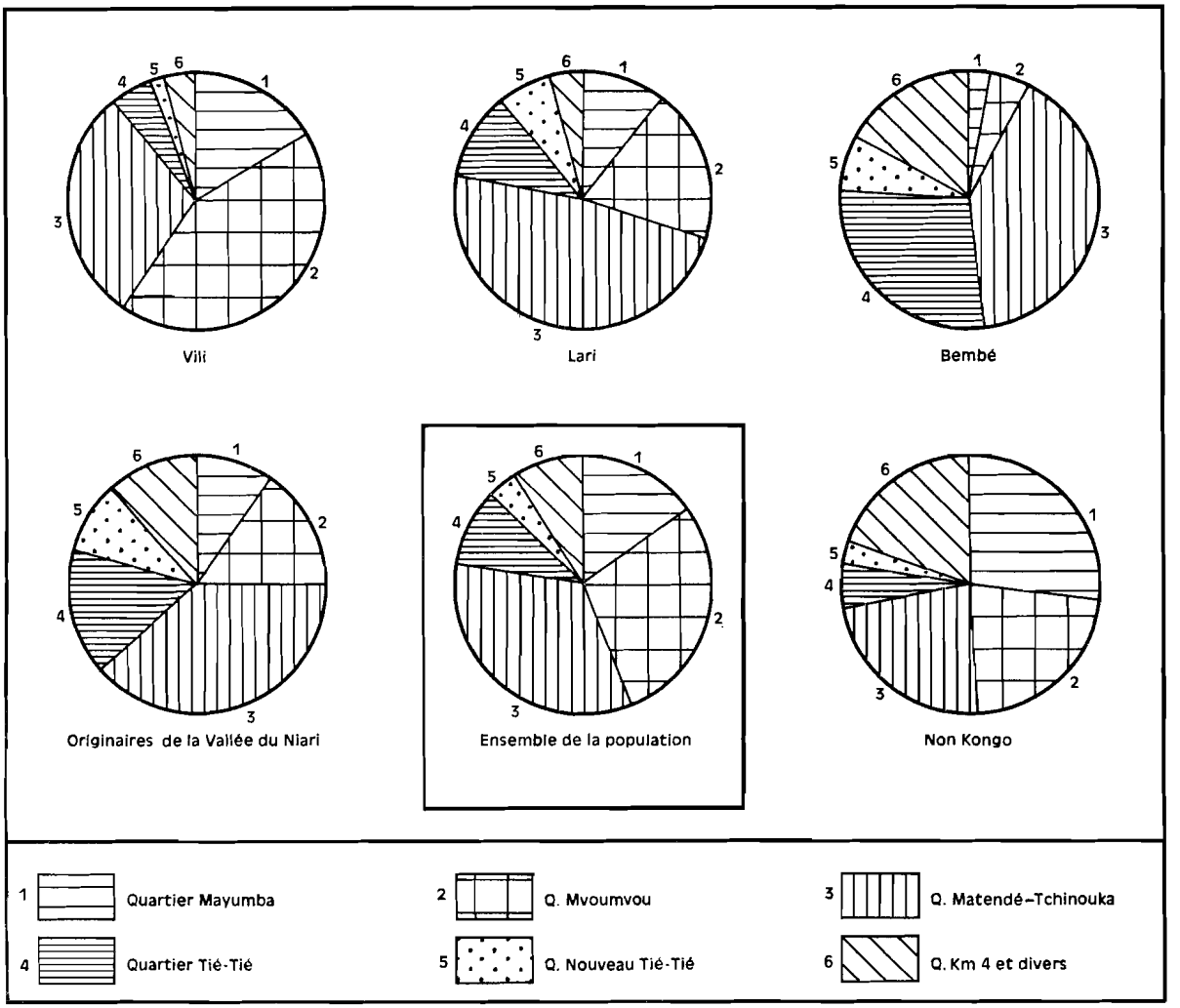


FIG. 108. — Répartition de quelques groupes ethniques dans les principaux quartiers.

ou l'autre. Ils sont cependant relativement nombreux au Km 4, quartier que les Vili semblent éviter, et où, par conséquent, ils ne peuvent imposer que plus difficilement leur autorité de « maîtres de la terre », ainsi que dans le quartier Mayumba, beaucoup plus hétérogène que les autres, parce que plus commerçant : la colonie Haoussa — c'est-à-dire en général des Noirs islamisés originaires d'Afrique Occidentale — y est en grande partie regroupée ; c'est d'ailleurs là que se dresse la mosquée.

A travers ces chiffres, transparaît ainsi une certaine physionomie du village. La domination d'un groupe ethnique particulier y est moins marquée, sauf au nord du quartier Mvoumvou, que dans la capitale, où Bacongo, par exemple, est Lari à plus de 90 %. Le regroupement des citadins appartenant à la même « race » est un fait indéniable, mais il ne revêt pas un caractère massif. La ressemblance est davantage avec Poto-Poto qu'avec Bacongo. Une étude plus détaillée montrerait en effet que ce regroupement s'effectue à une échelle plus réduite que le quartier : par blocs, ou par groupes de blocs. Ainsi, dans quinze ou vingt parcelles voisines, tous les habitants sont Vili, ou Bembé, ou Lari, et la mosaïque revêt en définitive, la « coloration » de ses éléments dominants. On peut penser cependant que le temps atténuera les particularismes ethniques, du moins dans la mesure où l'immigration se réduira. Le milieu urbain pourrait alors jouer un rôle utile d'unificateur, en imposant à tous les citadins un genre de vie commun.

2. Les ménages et leurs soucis.

Lors du recensement de 1962, la population africaine de Pointe-Noire se répartissait entre 15 600 ménages, dont la dimension moyenne se trouvait donc être de 4,8 personnes. La comparaison avec les résultats de 1958 fait apparaître une évolution très sensible, puisqu'un ménage ne comptait alors que 4 personnes. Elle traduit un progrès vers un meilleur équilibre des structures sociales, déjà noté à propos du rapport numérique entre les sexes chez les adultes. Cependant, la notion de ménage demande à être bien précisée, car elle revêt souvent ici une signification particulière, qu'elle doit à la fois aux conditions de la vie urbaine et aux conceptions de la famille propres à la société noire. Il est donc utile de voir comment les citadins se répartissent entre les divers types de ménages.

a) La dimension des ménages.

L'individu isolé que le célibat, le divorce ou le veuvage, obligent à vivre en solitaire, n'est pas très répandu, car il tend à s'intégrer le plus vite possible — sauf individualisme irréductible — à un groupe formé de parents, de « frères de race », ou de gens dans la même situation. Le développement des villes par immigration explique le fort pourcentage d'hommes seuls qu'on y relève pendant la première phase de leur croissance ; mais il diminue dès que l'exode rural devient plus familial. Ainsi, à Pointe-Noire, il était de 19 % en 1958, mais de 11,7 % seulement en 1962. Par contre, les femmes seules sont des exceptions ; les filles se marient très jeunes, se remarient sans difficulté plus tard, et devenues vieilles, trouvent asile auprès de leurs enfants. Elles ne représentent que 2 % environ des ménages urbains. Pour des raisons identiques, l'homme ou la femme qui, à la suite d'un divorce ou du décès de son conjoint, se retrouve seul avec un ou plusieurs enfants, est un cas encore moins répandu. 83 % des ménages sont donc constitués par des familles complètes, ou du moins par un groupe de personnes mettant leurs ressources en commun. Mais parmi eux, 37,1 % seulement sont de type européen, c'est-à-dire comprenant deux époux (ou l'un d'eux) et éventuellement leurs enfants. La taille moyenne de ces ménages est de 4,2 personnes, et moins de 4 sur 10 sont des familles nombreuses (trois enfants ou davantage), ce qui peut surprendre. Mais il faut rappeler à ce propos la jeunesse générale de la population.

Tous les autres ménages répondent à la conception africaine de la famille, qui admet dans la cellule sociale de base non seulement les ascendants et descendants (grands-parents et petits-enfants), mais la parenté au sens très large du terme, voire même de simples amis, originaires du même village que le chef de famille, ou ressortissants du même groupe ethnique. Cette catégorie est donc ici la plus importante — 46 % des ménages — et le nombre moyen des personnes vivant au foyer est supérieur à 6,5 (61,6 % de la population). C'est elle évidemment qui comporte ces groupes de 12 à 15 personnes, sinon davantage, dont le recensement est toujours une source de difficultés, lorsqu'il s'agit de démêler les liens de parenté qui unissent les individus entre eux, et avec le chef de ménage. Expliquer cette situation fournit l'occasion de comprendre quelques-uns des mécanismes sur lesquels repose la société traditionnelle, et qui déterminent encore très largement le comportement individuel.

L'importance numérique de la famille (au sens large du terme) varie sous l'influence d'un certain nombre de facteurs sociaux et économiques, dont les plus importants sont la pratique de la polygamie, la tradition toujours vivace de l'hospitalité familiale, et le niveau des revenus du ménage. Les deux premiers se font sentir aussi bien en brousse qu'en ville ; le troisième est plus spécifique du milieu urbain, où l'économie monétaire joue un rôle prépondérant.

La polygamie est ici de tradition ancienne, et elle est d'ailleurs reconnue *de facto* par l'État congolais, puisque le mariage avec une seconde ou une troisième épouse peut être célébré devant un officier d'état civil[1]. Elle revêt cependant un aspect différent selon les milieux. En brousse, elle est plutôt l'apanage des gens âgés, et de ceux qui disposent d'une certaine autorité sur le plan

1. Le livret de famille officiel permet l'inscription de quatre épouses.

coutumier (l'un et l'autre étant souvent confondus). Elle peut se traduire par un enrichissement relatif du chef de famille, grâce à la production agricole accrue qui résulte d'une plus grande surface cultivée. La mari peut alors payer la dot d'une épouse supplémentaire, selon un processus qui aboutit à une sorte de monopolisation des femmes par un petit nombre d'hommes ; on a vu d'ailleurs que cette situation est une cause parmi d'autres de l'exode rural. Mais en ville, la femme tend à n'être plus cultivatrice, et au fur et à mesure que cet état de fait se généralise, elle devient davantage source de dépenses que source de profits. Par contre, à cette polygamie traditionnelle, se substitue une polygamie « moderne », celle des fonctionnaires et des cadres à revenus assez substantiels, pour qui prendre une seconde femme est une façon un peu ostentatoire de manifester leur réussite. Aux ménages polygames qui ont immigré en ville, viennent donc s'ajouter ceux qui s'y fondent, et il n'est pas surprenant dans ces conditions que les taux relevées lors des recensements, tout en restant inférieurs à ceux des milieux ruraux, soient cependant assez élevés. En 1960, la proportion des hommes ayant deux ou plusieurs épouses, dans les villages du Mayombe méridional, était de 21 % parmi les chefs de ménages mariés[1] ; en 1962, à Pointe-Noire, 16,4 % des hommes mariés étaient polygames, pourcentage en nette augmentation sur celui de 1958 (11 % seulement). Il existe cependant une autre différence entre la ville et la brousse sur ce point. Alors que les chefs de terre, ou les chefs de canton, ou les autres notables ruraux, ont souvent plus de quatre femmes, et jusqu'à quinze ou vingt dans certains cas, cette grande polygamie n'existe pas en milieu urbain. A Pointe-Noire, c'est la bigamie qui est la plus répandue, avec 85 % des cas relevés.

On peut se demander si la progression constatée entre 1958 et 1962 risque de se poursuivre. L'augmentation réelle du niveau de vie, indiscutable pour une certaine catégorie de citadins, permettra à un nombre plus grands d'hommes d'être polygames. Cependant, le taux de 1958 était sans doute inférieur à la « normale », parce que le déséquilibre numérique entre les sexes, chez les adultes, était encore assez marqué. Il n'en est plus de même aujourd'hui, où ceux qui veulent avoir une seconde femme ont sans doute suffisamment de choix. Mais en outre, l'évolution de la mentalité féminine vers une conception « européenne » du mariage, conséquence de la scolarisation de plus en plus complète des jeunes citadines, devrait combattre cette tradition, à laquelle beaucoup d'hommes restent attachés. Pour des raisons essentiellement psychologiques, les jeunes filles sont dans leur majorité hostiles à la polygamie, source de mésentente et de querelles dans le foyer, car la cohabitation est presque inévitable en ville, alors que dans un village, chacune des épouses peut avoir sa case[2]. Il est donc logique de penser que les ménages polygames diminueront peu à peu en nombre dans un avenir assez proche ; ainsi les familles de douze ou quinze personnes, constituées par un homme et deux ou trois épouses ayant toutes des enfants, se feront de plus en plus rares.

L'hospitalité familiale, comme la solidarité entre membres du clan ou du même groupe ethnique, font aussi partie des traditions les plus solides de la société négro-africaine. Elle se traduit par la présence quasi permanente, auprès d'un chef de famille vivant seul, ou avec sa femme et ses enfants, d'un nombre variable de parents — ascendants, descendants, collatéraux, sinon « frères de race » — à qui il est tenu d'accorder vivre, couvert, habillement, avec ou sans contrepartie constituée par de l'argent ou des services d'ordres divers. C'est parfois le droit coutumier qui joue : ainsi, dans certains groupes, la veuve doit devenir la femme de son beau-frère, quelle que soit la situation matrimoniale de celui-ci. Mais dans la plupart des cas, ce sont les frères et sœurs, cousins et cousines, neveux et nièces... de l'un et l'autre époux qui viennent cohabiter avec eux, tous ensemble formant une « unité de consommation ». Les motifs de cette présence sont variés ; pour les jeunes, il s'agit souvent de raisons scolaires : poursuivre des études générales ou techniques dans les établissements d'enseignement secondaire ou dans une école professionnelle, ou encore faire son apprentissage ; pour les filles le milieu urbain permet de trouver plus facilement un époux ; les moins jeunes et les adultes viennent chercher un emploi, ou du moins se mettre en meilleure situation pour profiter d'une embauche possible. Pour d'autres enfin, c'est le manque de ressources

1. Enquête réalisée sur le terrain par nous-même, et portant sur 10 000 personnes environ.
2. Cf. J.-F. VINCENT, *Femmes africaines en milieu urbain. Bacongo-Brazzaville*, O.R.S.T.O.M., Paris, 1966, 287 p., photogr., p. 154 et suiv.

qui les amène auprès d'un parent mieux partagé, et qui ne saurait refuser leur prise en charge, si onéreuse soit-elle.

En ce domaine, la différence est assez difficile à faire entre ce qui est volontairement accepté et ce qui est subi bon gré mal gré, pour les uns ; ce qui est simple commodité passagère et ce qui est exploitation pure et simple de la situation, pour les autres. De l'hôte temporaire au parasite incrusté, le passage est aisé, même s'il n'est pas toujours ressenti comme tel. Au cours des discussions qu'on peut avoir à ce sujet, le ton des intéressés, surtout parmi les plus jeunes, est souvent à la résignation : « C'est la coutume », « On ne peut pas faire autrement », sont les réponses les plus fréquentes de ceux qui doivent partager des ressources déjà maigres. Or, la proportion de ceux qui sont hébergés par respect de la tradition est élevée : « Les ménages familiaux », composés des chefs de ménages, de leurs épouses, des descendants mineurs de la première génération, et éventuellement des ascendants à charge, ne constituent que 80 % de l'ensemble ; 20 % de la population résidente bénéficient de la traditionnelle hospitalité familiale, et vivent en parasites des chefs de ménages dont ils dépendent »[1]. Ainsi, sur cinq citadins, il y en a un qui vient s'ajouter aux charges pesant sur les quatre autres. Et si l'on s'en tient même à la conception la plus étroite de la famille, en n'y incluant que les parents et leurs enfants, on constate que ceux-ci représentent ensemble 75,8 % de la population, soit à peine plus des 3/4. Ce sont les frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs, qui viennent le plus souvent sous le toit conjugal (6,7 % des citadins), puis les neveux et nièces (5,7 %), ce qui ne saurait surprendre, dans une société où l'oncle maternel a souvent une autorité, voire une responsabilité, au moins égale à celle du père. Enfin, les cousins et cousines sont également nombreux (3,3 %)[2].

On mesure, d'après ces quelques données, quelles peuvent être les conséquences économiques d'une telle situation sur le plan individuel. Un salaire, un revenu monétaire quelconque, doivent toujours être divisés en davantage de parts qu'il serait normal de le faire, et n'ont donc pas la même signification, à montant égal, que dans une société de type européen. Or, à l'ensemble des commensaux installés à demeure, il faut encore ajouter un certain nombre de « visiteurs », dont la présence est plus ou moins fréquente et durable. Il s'agit aussi de parents — ascendants, descendants ou collatéraux — parfois simplement d'amis de passage en ville. Il en a été recensé 1 700 en 1962 (2,2 % de la population résidente), mais leurs effectifs sont extrêmement variables d'une période à l'autre. Les fins de mois, époques du versement des soldes et des salaires, en voient revenir certains avec une singulière régularité, sous les prétextes les plus variés. En quelques jours, ils provoquent le gaspillage d'une bonne partie de l'argent dont dispose leur hôte forcé, et s'en retournent ensuite dans leur village. Là encore, la réaction des « victimes » traduit plus de résignation que d'indignation : même si cette pratique leur paraît avoir quelque chose d'anormal, ils considèrent qu'ils ne pourraient se dérober sans inconvénients graves[3].

Ces observations, qui concernent des aspects particuliers de la société traditionnelle ayant des répercussions dans la vie quotidienne, permettent de comprendre pourquoi la taille des ménages connaît des variations qui sont étroitement liées à celles du revenu individuel. Le rapprochement est à ce propos très significatif. Parmi les salariés touchant moins de 5 000 F par mois, 83 % ont une famille de une à quatre personnes, et aucun ne subvient aux besoins de plus de dix personnes. A l'autre extrémité de l'échelle des salaires, ceux qui touchent 40 000 F et plus par mois entretiennent des ménages importants : près de la moitié d'entre eux (48,4 %) ont à leur charge dix personnes ou davantage ! L'échelonnement est d'ailleurs d'une très grande régularité, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, construit d'après les résultats de l'enquête de 1962 (salaires échelonnés selon une progression logarithmique).

1. J.-L. LIERDEMAN, *Analyse socio-démographique..., op. cit.*, p. 73.

2. Le terme lui-même est peu employé : on dit presque toujours « frère » ou « sœur », et il faut faire préciser « même père, même mère », ou non.

3. Nous avons connu en 1960 un enquêteur qui, le 25 de chaque mois, voyait arriver chez lui quatre ou cinq parents de brousse. Ils faisaient plus de 120 km par voies fluviale et terrestre pour venir, et repartaient par le même chemin une semaine plus tard. Afin de garder quelques ressources, il nous confiait une petite partie de sa solde, aussitôt après l'avoir touchée, et avant de rentrer chez lui ; nous la lui rendions après le départ des visiteurs, à qui il pouvait ainsi assurer, sans mentir, qu'il n'y avait « plus d'argent à la maison »...

Tranche de salaire	Nombre de personnes à charge	Revenu individuel
Moins de 5 000 F	2,97	Moins de 1 683 F
5 000 à 6 299 F	4,04	Moins de 1 559 F
6 300 à 7 939 F	4,23	De 1 489 à 1 877 F
7 940 à 9 999 F	4,66	De 1 704 à 2 146 F
10 000 à 12 599 F	4,95	De 2 020 à 2 146 F
12 600 à 15 879 F	5,41	De 2 329 à 2 933 F
15 880 à 19 999 F	5,60	De 2 835 à 3 571 F
20 000 à 25 199 F	7,13	De 2 805 à 3 534 F
25 200 à 31 699 F	8,06	De 3 126 à 3 932 F
31 700 à 39 899 F	8,21	De 3 861 à 4 859 F
39 899 et plus	8,51	Plus de 4 688 F

Ainsi, plus le citadin voit son salaire augmenter, et plus ses charges « familiales » croissent ; il doit donc partager davantage, et ses chances d'accéder à un mieux-être relatif se réduisent d'autant[1]. Il ne faudrait cependant pas en conclure que le nivellement social à un niveau inférieur est inéluctable, et que les mieux payés se trouvent réduits malgré eux à la commune médiocrité ; il est visible que les effectifs moyens des ménages ne grandissent pas dans la même proportion que les revenus : de un à trois pour les premiers, et de un à huit pour les seconds. Le revenu individuel calculé ci-dessus augmente lui aussi assez régulièrement avec le revenu global du ménage : dès qu'il touche quelque 25 000 F par mois, le chef de famille dispose de plus de 3 000 F pour chacune des personnes dont il a la responsabilité. Aussi bien, le fonctionnaire ou le commerçant bien habillé, bien logé, et possédant une automobile, n'est-il pas si rare, et d'autant moins que les dépenses de prestige ont souvent le pas sur les autres. Mais il reste cependant que si la polygamie est plus à la portée d'une catégorie sociale, et si la tradition d'hospitalité familiale est mieux acceptée ou supportée par elle, l'une et l'autre sont pour tous de sérieux obstacles sur le chemin du progrès économique.

b) Le problème du logement.

L'étude du paysage urbain et celle de la densité humaine dans le « Village » nous ont fourni déjà quelques données sur les problèmes de l'habitat. Il est nécessaire d'en compléter le tableau, en se plaçant au niveau de l'individu, pour qui cette question est la première qui se pose, lorsqu'il vient en ville avec l'intention d'y rester définitivement. S'il peut en effet trouver à se nourrir, soit par lui-même, soit, s'il en a les moyens financiers, dans l'un des petits restaurants qui se sont ouverts en particulier près des marchés, il doit, pour son hébergement, faire appel à l'hospitalité traditionnelle ou louer un logement, car il n'existe pas d'hôtels ou de meublés, au sens courant du terme. Mais son but sera toujours de devenir le plus rapidement possible propriétaire d'une case, par un moyen ou par un autre. L'ensemble des logements de Pointe-Noire (plus de 15 000 en 1962, mais probablement plus de 20 000 en 1966) se partage ainsi inégalement entre propriétaires et locataires, car le nombre de personnes logées par leur employeur est faible, de même que celui des gens qui résident gratuitement sous le toit de parents ou d'amis, sans s'intégrer à leur groupe (moins de 5 % des cas pour ces deux dernières catégories).

Si l'on fait abstraction des maisons de type moderne, dont le nombre est réduit (quoique

1. La coïncidence entre la croissance du revenu d'un ménage et celle du nombre des personnes à charge est un fait général en milieu urbain. Un tableau du même genre que celui-ci a pu être dressé pour les quartiers africains de Brazzaville par M. Soret dès 1954. Voir à ce sujet : M. Soret, *Démographie et problèmes urbains en A.E.F. ; Poto-Poto, Bacongo, Dolisie*, Brazzaville, 1954, « Mémoires de l'Institut d'Études Centrafricaines », nº 7, 1 vol., 137 p., 18 fig., 55 tableaux.

en progression constante), l'habitat urbain est partout de type rural : le citadin construit la case qu'il aurait faite dans son village, et se contente d'ajouter une clôture autour de la parcelle. Les habitations sont donc généralement de taille réduite, et la vie quotidienne se passe davantage à l'extérieur qu'à l'intérieur ; même pour les repas, l'homme s'assoit plus volontiers sur une chaise ou un tabouret, à l'ombre d'un palmier ou d'un manguier de sa « concession », que dans sa « salle à manger ». La case principale n'a donc pas besoin d'être grande. Elle comprend presque toujours une « salle de séjour » (dans 10 % des cas, il s'agit d'une pièce unique) et une ou deux chambres sommairement meublées. La moitié des logements de Pointe-Noire ne comporte que ces trois pièces, et 28,4 % seulement en ont plus de quatre. En rapprochant ces chiffres de celui des ménages, on constate que chaque famille dispose de 3,4 pièces, et qu'il y a donc, à très peu près, trois personnes pour deux pièces : en dépit des apparences, l'entassement humain n'est pas accentué, d'autant moins que l'une des trois est un jeune enfants (36,4 % de moins de 10 ans). Il ne devient réel que pour les familles très nombreuses (plus de dix personnes) ; l'occupation des locaux atteint et dépasse dans leur cas deux personnes par pièce, car il n'est guère possible, en construction traditionnelle, de faire très grand ; et l'exiguïté relative de beaucoup de parcelles ne permet pas toujours d'y élever plusieurs cases supplémentaires.

Ce sont des locataires qui occupent 35 % des logements de la ville, si l'on comprend parmi eux les logements en location-vente, et dont le statut est forcément temporaire, puisque leurs occupants en deviendront propriétaires après avoir versé pendant plus ou moins longtemps une somme généralement supérieure à 5 000 francs par mois. Ce tarif en réserve d'ailleurs la possibilité à un nombre très restreint de candidats (fonctionnaires, cadres moyens). En général, le célibataire ou le couple moyen récemment arrivé à Pointe-Noire, s'installe dans une case, ou plus souvent encore dans une ou deux pièces indépendantes d'une case. Les tarifs pratiqués sont très variables ; le barème de fait tient compte moins de la dimension du logement que de la nature des matériaux de construction et des commodités offertes, mais il paraît dans l'ensemble assez élevé, eu égard aux revenus monétaires des citadins. Il faut payer 500 F par mois pour occuper une pièce dans une case en planches ; 1 000 F par mois pour disposer de la case entière, si elle ne compte que deux pièces (et 1 200 F par mois si elle est en planches sciées et non éclatées !...). Le prix s'élève rapidement lorsque la construction est plus soignées : 1 500 F par mois pour une maison de deux pièces en briques sèches, à couverture végétale (1 800 F par mois si le toit est en tôle ondulée) ; 2 500 F par mois pour la maison en dur (parpaings, sol cimenté), avec versement mensuel forfaitaire de 300 F pour la consommation d'électricité s'il y a lieu. Au-delà, ne se situent que les cas assez rares de location d'une villa de type moderne, et pour laquelle il est demandé jusqu'à 15 000 par mois[1].

On comprend dès lors que le désir de presque tous les locataires est de devenir propriétaires ; mais le changement peut être également imposé par un mariage, ou pour des motifs professionnels. Le moyen le plus rapide — l'achat d'une parcelle bâtie — est sans doute le moins répandu, parce que le plus onéreux. La spéculation immobilière joue dans ce domaine, et s'il est théoriquement interdit de revendre une parcelle nue, la construction rapide d'une baraque quelconque permet de tourner la loi. Or, les tarifs sont très élevés, et apparemment sans rapport aucun avec les investissements consentis. Les permis d'occuper, délivré par la mairie, coûte 15 000 F, et le terrain lui-même est gratuit. De plus, dans les quartiers anciens, le droit d'occupation des concessions a été dans la plupart des cas reconnu *de facto*, ou accordé moyennant un versement symbolique. Ceci n'empêche pas que des transactions s'opèrent, pour 20 000 à 55 000 F dans le cas de clôtures non bâties, et de 100 000 à 300 000 F, selon l'emplacement (périphérie urbaine, grande avenue ou zone commerciale), pour une construction achevée, même s'il s'agit d'une case en matériaux non durables. Le nombre des logements acquis de cette manière est donc peu élevé : 6,8 % de l'ensemble.

Les candidats propriétaires se tournent donc pour la plupart vers la construction. Leur premier souci est de trouver une parcelle libre de tout droit antérieur, ce qui n'est guère possible que sur le pourtour de la ville, en dehors des lotissements officiels ou privés. L'emplacement choisi est immédiatement doté d'un écriteau au nom du futur occupant, et d'une clôture plus ou moins

1. Ces chiffres ont été recueillis au cours du 1er semestre 1966.

symbolique, faite de quelques rameaux mis en terre. Afin d'obtenir un permis d'occuper, il faut fournir un certificat de résidence (délivré par le Commissariat de police du quartier), une quittance des impôts payés l'année précédente, et ne pas être déjà détenteur d'une autre parcelle. Lorsque cette formalité est remplie, le propriétaire a le droit de construire une habitation en matériaux traditionnels (terre, briques sèches, planches) ; pour une construction en parpaings, en agglomérés de ciment ou en briques cuites, il faut une autorisation (exigée depuis 1955 environ), accordée sur examen d'un dossier.

Il n'est pas de citadin qui ne soit capable de bâtir de façon très correcte une case de type rural. L'utilisation de plus en plus généralisée de la planche a encore réduit les connaissances techniques nécessaires : il suffit désormais de savoir planter des clous et attacher des liens végétaux. Mais encore faut-il pouvoir acheter les fournitures indispensables, et avoir du temps de libre. Celui qui n'est pas trop pressé, et qui ne veut pas s'adresser à un artisan pour des raisons d'économie, passe donc ses heures de loisir sur le chantier, où d'ailleurs il bénéficie souvent de l'aide d'un parent, à qui il rendra éventuellement le même service. Les montants de bois, à section carrée ou rectangulaire, peuvent s'acheter au marché (un emplacement leur est réservé sur celui de Tié-Tié) ; il en est de même des paquets de planches éclatées (250 F la dizaine), et des « tuiles de bambou ». Le prix de revient d'une petite case de ce genre peut être inférieur à 10 000 F, mais il ne s'agit alors que d'un abri rudimentaire dont bien peu se contentent, même parmi les plus pauvres.

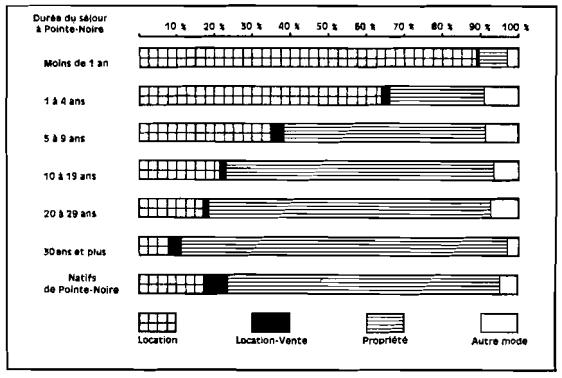


FIG. 109. — Mode d'occupation des logements selon l'ancienneté de la venue en ville.

Dans la très grande majorité des cas, le futur occupant apporte donc quelques éléments de confort, tels que sol cimenté, encadrements de portes et de fenêtres, toit de tôle ondulée, qui l'obligent à faire des achats plus importants (la tôle de 4 kg vaut 300 F pièce ; celle de 6,4 kg 550 F pièce ; le ciment, de 450 à 750 F le sac de 50 kg), ou bien demander le concours de spécialistes : maçons, menuisiers et charpentiers. Le prix de revient s'élève alors très vite, et, selon les choix, peut varier de 10 000 à 50 000 F, sinon davantage. C'est pourquoi, parmi les citadins qui, au fil des semaines ou des mois, construisent eux-mêmes leur logement, la majorité choisit les matériaux les plus faciles à se procurer, et les moins coûteux : terre battue pour le sol (70 % des logements), argile gâchée ou planches pour les parois et les cloisons (92 %), tuiles de bambou pour le toit (69 %). C'est souvent plus tard, en fonction de ses disponibilités financières, que le propriétaire couvre son toit avec des tôles, et cimente le sol[1].

A cause du prix élevé des maisons entièrement en dur, les transactions immobilières portent davantage sur les cases traditionnelles plus ou moins améliorées que sur les autres ; même pour celles-ci, la fixation d'un prix semble bien n'avoir aucun rapport avec le prix de revient réel, et c'est pourquoi peut-être le nombre des citadins devenus propriétaires par achat est si réduit. Ce sont en définitive 33 % des chefs de ménage qui font construire leur maison, surtout parce qu'ils n'ont pas le temps de le faire eux-mêmes ; car on constate que dans ce cas, les murs sont en terre gâchée ou en planches dans la proportion de 80 %, et que les améliorations portent avant tout sur

1. La progression des matériaux modernes, pour l'ensemble des habitations, quel que soit leur occupant (locataire ou propriétaire), est illustrée par le tableau ci-dessous, qui compare les situations respectives de 1958 et 1962.

	Sol cimenté	Toit de tôle	Murs en parpaings
1958	35,4 %	40,8 %	12,1 %
1962	50,5 %	56,4 %	27,3 %

Les parpaings de ciment coûtent de 20 à 50 F pièce selon leur grosseur. Mais ils peuvent être faits sur place, pour moins cher.

le sol et la couverture. Mais les différents modes d'accès à la propriété ne se distinguent pas de façon tranchée, et la maison d'habitation est souvent le fruit d'une assez longue et complexe élaboration, à laquelle participent à la fois le principal intéressé et plusieurs artisans. C'est pourquoi la possession d'une case apparaît directement liée à l'ancienneté de la présence à Pointe-Noire (fig. 109) : il y a 25 % de propriétaires parmi les citadins qui sont là depuis moins de cinq ans ; 75 % parmi ceux qui sont là depuis plus de trente ans. Il est évident que louer une case en planches éclatées ne peut être qu'un pis-aller, puisque la construction de cette même case revient à deux années de loyer, en moyenne. On peut penser que c'est la permanence du flux migratoire qui maintient à Pointe-Noire la pression de la demande en matière de logement. Si l'exode rural diminuait ou cessait, il n'y aurait presque plus de locataires, à très faible échéance, et les locaux disponibles abonderaient en même temps sans doute que le prix des loyers baisserait ; mais jusqu'à présent, le départ des uns pour leur propre maison est compensé sans peine par l'arrivée des autres, toujours plus nombreux.

L'une des conséquences de cette situation est la très forte mobilité interne des citadins. Le fait avait déjà été constaté entre 1957 et 1961, au moment où l'O.R.I.K. multipliait les études démographiques et socio-économiques. D'une enquête à l'autre, dans les différents quartiers du Village, une forte proportion de parcelles avait toujours changé d'occupants, et dans un même bloc, l'échantillon n'était jamais le même. Ce caractère a fait l'objet d'une étude spéciale en 1962, à l'occasion du recensement. Il s'est confirmé que le déménagement des familles à l'intérieur de l'agglomération est incessant : sur 21 900 hommes adultes, 67 % avaient déménagé au moins une fois, et le temps passé sur une parcelle est d'environ cinq ans et demi. Les causes de départ sont multiples ; la plus évidente est le désir d'avoir une case personnelle, pour ne plus payer de loyer ou ne plus dépendre de la bonne volonté des autres ; chez les jeunes, pour avoir une plus grande indépendance vis-à-vis de la famille, ou à la suite d'un mariage. Enfin, c'est parfois la vétusté des locaux, ou leur destruction accidentelle (incendie, orage) qui en chasse les occupants. Ces déplacements ne se produisent pas au hasard, et l'on peut distinguer dans une large mesure des quartiers d'accueil et des quartiers de desserrement. A la première catégorie appartiennent les quartiers les plus anciens (Mayumba, Matendé, Km 4), où les nouveaux venus trouvent plus aisément des parents pour les héberger, ou bien des locaux à louer. Ils y passent plus ou moins de temps, pendant lequel ils cherchent autre chose ou construisent une case ailleurs. Dans la seconde catégorie, rentrent les quartiers récents ou d'un type particulier — Nouveau Tié-Tié, quartier Planches, Saint-Pierre — qui ne reçoivent directement qu'une faible proportion d'immigrants. Mais cette différence n'est évidemment que provisoire : les progrès de l'urbanisation feront vite des quartiers périphériques actuels une zone d'accueil, à partir de laquelle les immigrants prospecteront les terrains disponibles pour y trouver leur future parcelle.

B. LES HOMMES AU TRAVAIL

Pour la plupart des Européens, comme pour les fonctionnaires africains qui arrivent à Pointe-Noire, le déplacement n'est pas une aventure hasardeuse. Les uns obéissent à une nomination, et ils sont assurés d'une solde, souvent d'un logement, et parfois d'avantages divers ; les autres ont des connaissances techniques ou des moyens financiers, et ils savent ce qu'ils viennent faire. Pour la masse des émigrants ruraux, la situation est tout autre. Pêcheurs, chasseurs, agriculteurs traditionnels, ils n'ont aucune des qualifications professionneles que réclame le commerce ou l'industrie. Quelques-uns avaient déjà travaillé dans un petit chef-lieu, dans une mission religieuse de brousse, sur un chantier forestier, ce qui leur donne la possibilité de mieux se tirer d'affaires. On comprend alors à la fois certains caractères de la structure professionnelle urbaine, et la forte proportion des chômeurs. Mais l'insuffisance de la formation n'est pas seule en cause, et bien des citadins sont d'abord victimes de leurs illusions : le déséquilibre perpétuel du marché du travail retire d'emblée leurs chances à nombre de ceux qui espèrent trouver de l'embauche. Puisqu'ils sont là, et qu'ils n'en veulent plus repartir, il leur faut bien subsister. Qu'ils y soient parvenus jusqu'à présent, ne signifie pas que ce sera toujours le cas.

1. Les structures professionnelles.

La situation professionnelle, à Pointe-Noire, oppose encore totalement les habitants des deux agglomérations : dans l'une résident surtout les fonctionnaires de l'Assistance technique, les hauts fonctionnaires de l'administration congolaise, les employés et les cadres du secteur privé européen ; dans l'autre, habitent la grande majorité des petits et moyens fonctionnaires, les salariés et les artisans. A cette différence s'en ajoute une seconde, qui est plutôt d'origine sociale, et qui concerne l'activité des femmes : ici, elle participent directement à la vie économique ; là, elles ne jouent encore, dans une large mesure, que leur rôle traditionnel. Mais dans les deux cas, l'éventail des professions n'est pas sans ressemblance, puisque beaucoup d'entre elles s'exercent dans les mêmes usines, les mêmes magasins et les mêmes bureaux.

a) L'ÉVENTAIL DES PROFESSIONS

La population européenne masculine travaille en grande partie dans le secteur tertiaire (78 %). C'est le commerce qui domine de très loin (37 %), et plus encore si l'on y ajoute les activités de transit et le transport, qui s'y rattachent étroitement (21 %). Les proportions n'ont guère varié depuis dix ans : elles étaient de 31 et 24 % en 1954 ; elles sont assez normales dans une ville dont l'existence dépend avant tout d'un port. Par contre, l'évolution a été très nette en ce qui concerne l'Administration, car l'africanisation des cadres a libéré beaucoup de fonctionnaires français, et la progression du nombre des enseignants n'a pas compensé les départs enregistrés dans les différents services publics ; le recul a donc été très marqué, passant de 30 % à 8 %. Ce sont enfin les professions libérales privées qui se partagent le reste du secteur tertiaire : droit, médecine, culte, etc. Leur développement est limité par la relative faiblesse de la clientèle (fig. 110).

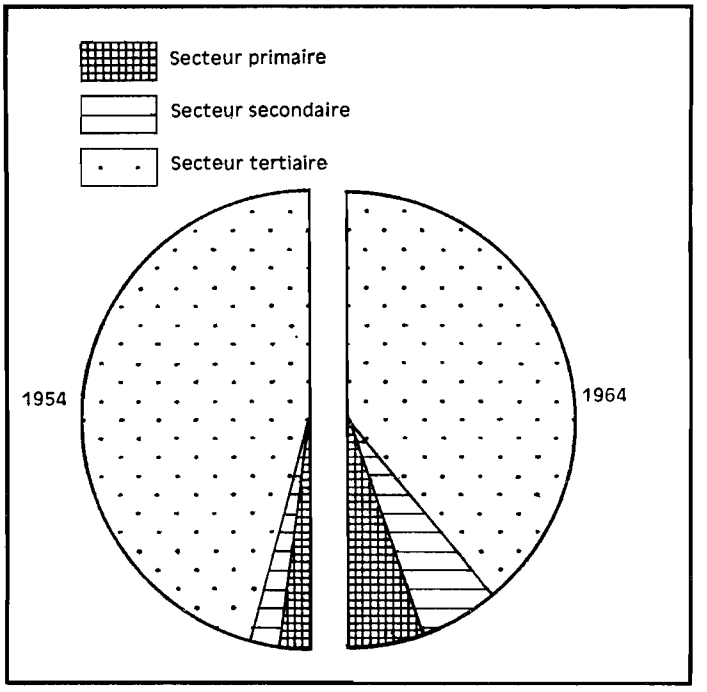


FIG. 110. — La structure professionnelle de la population européenne.

Les secteurs primaire et secondaire occupent des positions pratiquement identiques : 10,7 % et 11,3 %. Au premier, se rattachent tous ceux qui travaillent au siège des entreprises forestières et minières, mais dont les occupations sont surtout administratives (comptabilité, courrier, etc.), à l'UNELCO, et dans les sociétés de pêche. Au second, appartiennent les directeurs et techniciens des industries chimiques et métallurgiques, des scieries et usines de déroulage, et surtout des sociétés de travaux publics, particulièrement nombreuses. Au cours de la dernière décennie, on a assisté à une progression importante dans le secteur secondaire, qui occupait une quarantaine d'Européen en 1954, et plus de 120 en 1964 ; elle s'est poursuivie depuis avec l'ouverture de nouvelles usines (déroulage, brasserie), et le secteur primaire va se trouver brusquement gonflé par la mise en exploitation des potasses de Saint-Paul. Le déclin de la production forestière dans le Kouilou n'a pas de consé-

quences sensibles, car si les chantiers se transportent dans le Niari, l'un après l'autre, les directions restent à Pointe-Noire, où se font la commercialisation et l'exportation[1].

Il n'existe aucun recensement des femmes exerçant une activité professionnelle régulière. Pourtant, contrairement à une opinion assez répandue en Europe, nombreuses sont celles qui travaillent, dans le but d'arrondir les économies du ménage. Elles sont secrétaires, sténo-dactylographes, vendeuses. Mais depuis quelques années, ces places sont prises de plus en plus fréquemment par du personnel africain sorti des écoles techniques, ou recruté à salaire moins élevé. Une longue expérience, ou une très sérieuse qualification sont désormais nécessaires, pour obtenir ou conserver un emploi.

L'opposition entre hommes et femmes est beaucoup plus nette dans l'agglomération nord-est sur le plan professionnel. Moins de 10 % des femmes y sont en effet classées dans la population active, ce qui est assez paradoxal, lorsqu'on sait qu'au moins un tiers d'entre elles s'occupent de plantations vivrières ! Mais ce « métier » d'agricultrices n'est pas ressenti comme tel, puisqu'il fait partie des obligations coutumières, et presque toutes se déclarent « ménagères », parfois même « aides familiales », ou encore « sans profession ». Les progrès de la scolarisation permettent cependant leur accession progressive au marché de l'emploi. Si leur rôle comme gardiennes d'enfants dans les familles européennes — sous le nom de « mama » — est déjà ancien, elles cherchent maintenant, au sortir de l'école ou du collège, à être vendeuses, dactylos, monitrices d'enseignement, employées de banques, etc. Leur qualification leur vaut d'ailleurs d'être souvent mieux payées que beaucoup d'hommes. Enfin, celles qui s'occupent de leur famille ont fréquemment un petit métier d'appoint qui leur procure quelques ressources en argent ; la couture en est un, mais plus encore le petit commerce, dont on a déjà vu le rôle primordial dans la vie de la cité : fabrication et vente de vin de canne, de beignets, de « gratanias » (petits gâteaux longs et minces faits avec de la farine de maïs), revente de fruits et de légumes, de piments, d'huile de palme, de cigarettes, d'allumettes, de sucre, de bonbons, etc. Elles n'en tirent parfois qu'un bénéfice de quelques dizaines de francs par jour, mais il n'est pas à négliger.

Il n'est pas possible, faute d'un recensement exhaustif et précis, de dresser un tableau complet de la situation professionnelle masculine et de son évolution à Pointe-Noire. Les chiffres ci-après autorisent cependant quelques remarques générales, que confirment les enquêtes faites sur place (fig. III).

Professions	1954		1958		1962	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Cultivateurs, pêcheurs	432	4,7	818	4,7	920	4,2
Artisans, ouvriers	3 061	33,8	5 382	31	6 315	28,8
Commerce	392	4,3	926	5,3	1 923	8,7
Transport	984	10,9	1 026	5,9	1 854	8,5
Emplois de bureau	821	9	1 140	6,6	1 738	7,9
Police, garde, sentinelle	329	3,6	609	3,5	462	2,1
Gens de maison	1 147	12,7	1 517	8,7	1 446	6,6
Manœuvres, dockers	1 201	13,3	2 230	12,8	2 097	9,6
Divers	486	5,3	2 082	12	3 449	15,8
Sans profession, chômeurs	219	2,4	1 651	9,5	1 703	7,8
TOTAL	9 072	100	17 381	100	21 907	100

1. Le départ de l'armée française aurait dû beaucoup changer la physionomie de la population européenne. En fait, si cette modification a été indiscutable, elle est restée peu visible, car les militaires vivaient presque tous sur la base aérienne, et n'étaient souvent pas pris en compte dans les recensements officiels, à la fois par mesure de discrétion, et parce que le personnel était en renouvellement constant. Cela n'empêchait pas cette armée de jouer un rôle dans l'économie urbaine, comme employeur aussi bien que comme client.

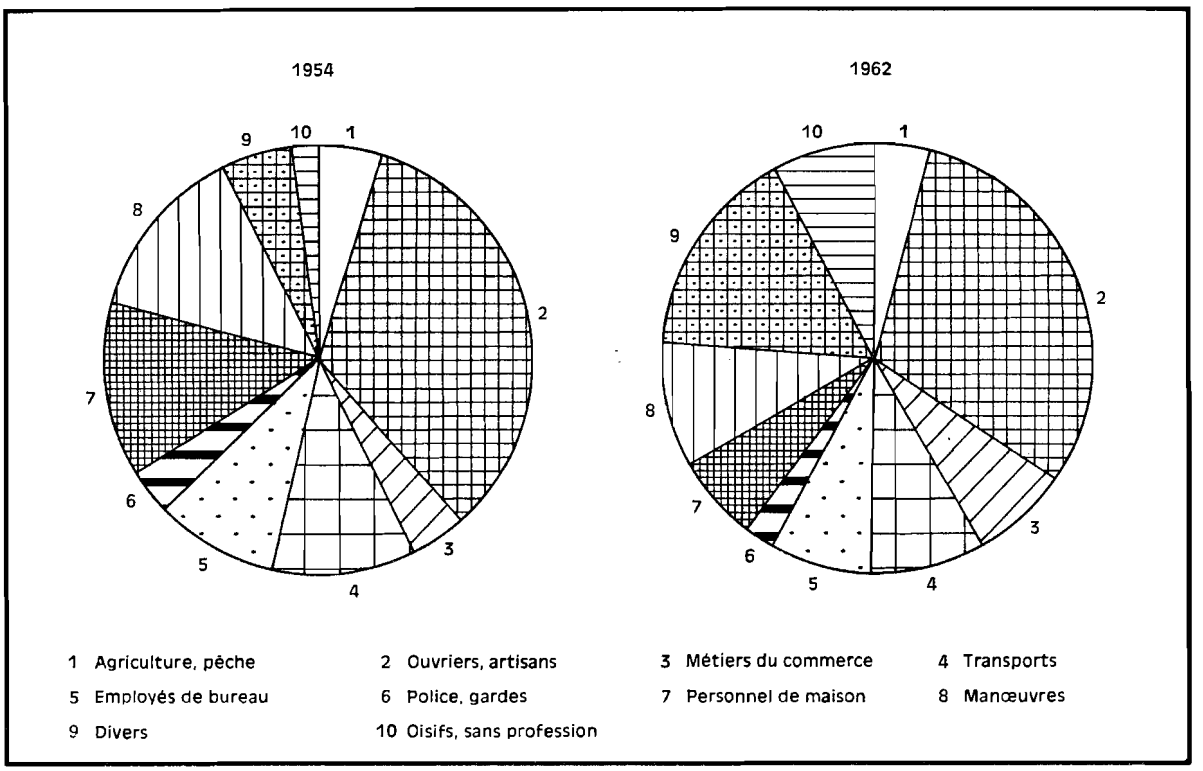


FIG. 111. — La structure professionnelle de la population africaine.

Ce sont les ouvriers et artisans qui constituent la masse la plus importante des travailleurs, malgré une diminution relative (33,8 % à 28,8 %). Il faut distinguer les deux catégories, car la nature de leurs revenus est totalement différente. Les uns sont des salariés, en service dans le secteur public (Garage administratif, Service des Travaux publics, Eaux et Forêts, etc.) ou dans le secteur privé (entreprises industrielles et commerciales) ; leurs ressources sont fixes, et en principes assurées. Les autres sont établis à leur compte, et travaillent en général pour leurs compatriotes. Parmi eux, les plus habiles ont su se faire une petite clientèle d'Européens ; c'est le cas pour certains tailleurs ou cordonniers, qui vont même parfois exercer en plein air, devant les magasins du Plateau ou de Djindji. La concurrence est d'autant plus sévère que dans quelques corps de métier, les effectifs sont pléthoriques. On dénombre ainsi plus de 1 500 menuisiers et charpentiers, 1 220 ajusteurs et mécaniciens, un millier de maçons, 550 tôliers, soudeurs et spécialistes des charpentes métalliques. Le cas le plus frappant est certainement celui des tailleurs, profession bien considérée : ils sont 609 en 1962 ; ainsi, chacun d'entre eux dispose en théorie de 27 ménages pour le faire vivre, et l'on ne doit pas oublier qu'il y a aussi 450 couturières...

Les murs extérieurs des boutiques se couvrent donc de dessins et de peintures naïves qui cherchent à attirer le client, ainsi que de slogans vantant de manière hyperbolique les talents de X... « tailleur comme à Paris », ou de Y... qui « allie l'élégance et la coupe moderne ». En fait, la plupart de ces artisans ne peuvent compter uniquement sur leur métier pour subsister, d'autant moins que malgré les précautions prises (versement d'arrhes, paiement préalable des fournitures), il leur est souvent difficile de recouvrer entièrement leur dû. Certains se maintiennent tant bien que mal avec les commandes officielles (menuisiers, charpentiers, maçons), mais ils ne sont pas outillés pour travailler vite et à bon marché, pas plus qu'ils ne peuvent entreprendre un gros chantier. Ils s'efforcent alors de passer des contrats de sous-traitance, et n'engagent que des ouvriers à temps, qui sont licenciés lorsque la commande en cours d'exécution est livrée ; le statut des apprentis est assez particulier, car ce sont eux, en général, qui payent le patron pour qu'il leur apprenne le métier.

Dans la plupart des cas, l'artisan a des revenus faibles et irréguliers. Ils sont complétés par le travail agricole de sa femme, ou par l'exercice d'un petit commerce[1].

Un second groupe de travailleurs est constitué par les manœuvres, ainsi que par des dockers du port, qui leur sont assimilés. Leur importance est à elle seule une indication sur le manque de qualification professionnelle des citadins ; comment pourraient-ils en avoir une, d'ailleurs, puisque beaucoup d'entre eux sont des ruraux arrivés au cours des dernières années ? Pour ceux-là, louer ses bras est la seule possibilité. Que leur nombre soit en baisse relative (13,3 % à 9,6 % en dix ans) peut être interprété de deux façons différentes : ou bien il s'agit d'une raréfaction réelle des non-qualifiés, et l'évolution serait encourageante ; ou bien, en dépit des progrès de l'industrialisation et du trafic portuaire, les besoins en main-d'œuvre n'ont que peu augmenté, parce que la mécanisation s'est développée rapidement. Il est malheureusement presque certain que la seconde hypothèse est la plus vraisemblable ; c'est ainsi que dans le port, 1 300 000 t de manganèse sont déchargées et embarquées de façon presque automatique, à peu près sans intervention humaine. Cette évolution est assez lourde de conséquences pour être observée avec attention : l'implantation d'entreprise nouvelles ne résout pas à elle seule le problème de l'emploi.

Le recul relatif est également bien marqué dans les professions exercées par les gens de maison : cuisiniers, boys, boys « lavadères » (12,7 % à 6,6 %). Il ne doit cependant pas surprendre : leurs effectifs sont liés directement à celui des Européens, qui n'a que fort peu changé depuis 1954, tandis que la population urbaine augmentait dans de très fortes proportions. C'est ainsi que le nombre des hommes adultes a doublé. Dans une branche professionnelle qui, sauf pour les cuisiniers, n'exige guère de connaissances précises, l'offre dépasse donc largement une demande qui est restée assez stable. Quelques besoins nouveaux se sont pourtant manifestés : hauts fonctionnaires et cadres supérieurs africains, moins rares que jadis, ont à leur tour engagé du personnel de service ; mais combien d'employés ont-ils été licenciés lors du départ des militaires français ? Et les deux phénomènes se sont-ils compensés ? Les boys en disponibilité sont donc légion. Tout nouvel arrivant européen est, dans les heures qui suivent son installation, l'objet de multiples sollicitations, mais son choix est orienté par l'ancienneté des services dont peut se prévaloir le quémandeur, le nombre des places qu'il a occupées précédemment et qu'indiquent les certificats de ses anciens patrons. Cette sélection joue en faveur des « anciens » et des plus qualifiés : le « bon boy » ne chôme guère, passe sans difficulté et sans attente d'une famille à l'autre au rythme des séjours de chacun, est même parfois payé pendant l'absence de son patron pour ne pas s'engager ailleurs. Dans ces conditions, les jeunes ont de la peine à se faire embaucher. Il est vrai que plus la fréquentation scolaire a été longue, plus ils se détournent d'une profession qu'ils ressentent comme inférieure et quelque peu humiliante. Ils ne s'y résignent qu'en dernier ressort.

Face à cette évolution régressive, il convient de souligner la stabilité dont fait preuve le secteur primaire, au demeurant assez réduit, et dont les effectifs suivent de très près la croissance urbaine. En 1954, on dénombrait 199 maraîchers et 233 pêcheurs ; en 1962, ils étaient respectivement 314[2] et 495, auxquels s'ajoutaient quelques « malafoutiers », chasseurs et cultivateurs. Mais les entreprises agricoles ou forestières ont leurs chantiers loin de la ville, et elles logent leur personnel sur place. On a vu, à propos du ravitaillement urbain, quelles difficultés rencontrent les pêcheurs et les jardiniers pour écouler leur production, en dépit de leur petit nombre. Ces conditions, ainsi que l'exercice parfois pénible de leur métier, empêcheront sans doute leur nombre d'augmenter beaucoup ; on remarque la rareté des jeunes parmi eux. Il est d'ailleurs certain que des techniques meilleures et une organisation plus rationnelle, leur permettraient d'obtenir à moindre peine des résultats bien supérieurs.

1. Le lien entre situation professionnelle et pratique de l'agriculture vivrière est souligné par les chiffres suivants (d'après LIERDEMAN) : 54 % des femmes d'ouvriers et d'artisans font des cultures vivrières ; 54,9 % des femmes de manœuvres ; 53,8 % des femmes de boys et assimilés ; 28,3 % des femmes d'employés de bureau ; 0 % des femmes de fonctionnaires...

2. Ce chiffre peut surprendre, puisque une enquête de 1965 n'en a plus trouvé que 110 (voir plus haut, chap. 9, § « Les cultures maraîchères »). Mais il faut tenir compte de tous ceux qui se déclarent jardiniers, tout en n'exerçant que temporairement cette profession, et qu'une enquête retient ou néglige selon les buts qu'elle poursuit.

Le cas des employés de bureau est un peu différent. Ils se classent en effet dans une catégorie sur laquelle débouchent la plupart des élèves qui ont fait une partie de leurs études secondaires, mais n'ont pu atteindre le niveau du baccalauréat, ou même du B.E.P.C. Un petit bagage technique, reçu dans les cours de formation professionnelle organisés par la Chambre de Commerce ou les établissement d'enseignement technique, leur ouvre les postes de caissiers, aides-comptables, commis, dactylos, etc. Mais nombreux sont encore ceux qui se sont formés par expérience quotidienne, dans l'administration française où ils étaient entrés grâce à leur certificat d'études, ou un niveau d'instruction équivalent. Leur importance assez marquée en 1954 (9 %) était due à la présence du gouvernement à Pointe-Noire : ils y peuplaient services et ministères. Depuis, le changement de capitale a beaucoup réduit leur progression, et c'est dans le secteur privé qu'ils ont désormais le plus de chances de trouver un emploi (80 % des effectifs en 1962).

Au contraire, toutes les professions se rattachant au commerce ont attiré de plus en plus les citadins (4,3 % en 1954, 8,7 % en 1962). Elles comprennent les commerçants indépendants tenant boutique au Village ou dressant chaque jour un étalage au marché (alimentation, quincaillerie, bimbeloterie, tissus, etc.). Les tenanciers de bars se sont multipliés ; leur local est le plus souvent sommaire et exigu, mais quelques-uns font en même temps dancing, grâce à une aire cimentée où les jeunes viennent danser au son d'un pick-up, et à la lumière des lampes à pression ; l'enseigne est rarement banale, et verse dans le sentimentalisme (« Au bon coin de Mvoumvou » « Au bon coin de mon pays »), dans un certain humour (« L'oasis de votre soif ») ou dans l'hyperbole (« Folly Ponton : rendez-vous au plaisir comme à Tahiti »). Plus rares, mais plus caractéristiques du mouvement d'urbanisation, sont les restaurateurs. Beaucoup n'offrent guère que café ou thé, accompagnés de sandwichs qui peuvent être consommés autour de longues tables en bois ; mais certains servent aussi des repas, au moins à midi. Cependant, dans cette catégorie professionnelle, les salariés dominent largement : commis, vendeurs, employés de commerce et gérants de boutiques ; leur importance croît : nous avons vu qu'ils prenaient petit à petit la place des expatriés, du moins des femmes.

Enfin, tous ceux qui se livrent à des activités de transport, ou se rattachent à cette branche de l'économie, forment un dernier groupe actif. Son existence est vitale pour l'agglomération, qui en attend par exemple son ravitaillement quotidien, et la facilité des déplacements intra-urbains. La croissance des besoins a entraîné celle des effectifs, qui ont presque doublé en huit ans (984 à 1 854 personnes). En outre, il s'agit presque toujours de professions qui n'exigent pas de grandes connaissances techniques, et auxquelles s'attache aussi un certain prestige ; qu'il y ait près de 1 300 chauffeurs déclarés (70 % des recensés) prouve assez quelle attraction exerce le métier de conducteur d'auto ou de camion : combien de jeunes gens acceptent d'être « boys-moteur » pour pouvoir apprendre à conduire. Quant au gonflement de la catégorie « divers », il doit être attribué surtout aux militaires et aux « écoliers ». Ils figuraient sous des rubriques séparées en 1958, et l'on en comptait un millier. Mais en 1962, lycée et collèges accueillaient beaucoup plus de jeunes gens de 15 ans et plus — 1 400 au lieu de 475 —, et les forces armées s'étaient étoffées : 924 hommes au lieu de 524. Avec l'ouverture en 1967 d'un lycée technique, la proportion ne pourra que croître.

b) Le problème inquiétant du chômage et du sous-emploi

Les grands traits de la structure professionnelle, qui viennent d'être esquissés, doivent être considérés avec une certaine réserve, si l'on veut en particulier établir des comparaisons avec des milieux urbains différents. En effet, en dépit de toutes les précautions prises, de la précision des questions posées au moment des recensements, des recoupements et des contrôles possibles, une certaine marge d'erreur reste inévitable, qui tient surtout à la conception que se fait l'homme de son métier : profession déclarée ne signifie pas forcément profession exercée régulièrement, et tel se refuse à considérer qu'il est manœuvre ou veilleur de nuit, parce qu'il s'est embauché temporairement, sous la pression de la nécessité. D'autre part, une interruption pour cause de maladie, débauchage, départ volontaire, n'est pas automatiquement reliée à la notion de chômage ;

enfin, pour avoir été marmiton ou « boy-moteur », tel ou tel se dira cuisinier ou chauffeur-mécanicien sa vie durant. C'est pourquoi il est difficile, même auprès des autorités les mieux placées (Inspection du Travail, Service de la Main-d'Œuvre) d'avoir des données incontestables sur le nombre réel des chômeurs. Le recensement de 1962 a fourni le chiffre de 3 219 chômeurs sur 21 907 hommes adultes, soit une proportion de 14,7 %, qui s'élève jusqu'à 15,7 % si l'on élimine de cette population masculine les écoliers et les étudiants. Mais il s'agit là d'un minimum, car aux chômeurs et sans profession effectivement déclarés, s'ajoutent ceux qui le sont sans l'avouer, et ceux qui vivent tant bien que mal grâce à des palliatifs tels que revente et commerce de micro-détail — et ils n'hésitent pas à se classer parmi les commerçants — ou petits travaux et « bricolages » divers. J.-L. Lierdeman note ainsi que « 82,8 % des individus sans profession ne se considèrent pas comme chômeurs, de même que 7,9 % des individus à la recherche de leur premier emploi ». En tenant compte de cette mentalité, il trouve un total de 4 400 chômeurs, et il ajoute : « Il semble en fait que l'on puisse estimer sans exagérer à 5 000 le nombre d'hommes adultes sans activité économique réelle, ce qui correspond donc à 25 % environ de la population active »[1].

Si élevé qu'il soit, le chiffre n'est pas pour surprendre[2]. Faut-il rappeler que la migration des ruraux vers la ville n'est pas liée ou du moins n'est plus liée depuis longtemps à un appel de main-d'œuvre sur le marché urbain du travail, mais à l'espoir de voir naître une demande importante, voire à des motifs entièrement différents. Presque tous les nouveaux arrivants sont donc sans emploi pendant une période dont la prolongation dépend des circonstances économiques, et de l'ardeur plus ou moins grande que chacun d'eux met à chercher du travail ; or la position de « parasite » dans le logement ou du moins à la table d'un « frère de race » ne semble pas insupportable à tous, au contraire... Il n'est donc pas étonnant que parmi les chômeurs déclarés, 33 % habitent Pointe-Noire depuis moins de cinq ans.

La répartition des chômeurs se fait-elle au hasard, ou présente-t-elle des traits caractéristiques lorsqu'on compare leurs effectifs à ceux des différentes classes d'âge ? Si la proportion est assez forte parmi les gens âgés (près de 22 % au-dessus de 45 ans), on constate qu'elle l'est presque autant (20 %) parmi les jeunes de 15 à 25 ans. Le phénomène est inquiétant et lourd de conséquences, car il s'agit en ce dernier cas des classes les plus nombreuses, les plus scolarisées, et partant les plus exigeantes sur le plan socio-économique. Ce fait prouve que le développement de l'enseignement primaire et secondaire n'est pas une panacée, s'il n'est pas orienté en fonction des besoins réels du pays : la possession d'un certificat d'études et même d'une B.E.P.C. ne remplace pas des connaissances techniques précises, en dépit du prestige qui s'y rattache. Les « brevetés » sont en fait des non-qualifiés dont les débouchés sont restreints malgré une sensible hypertrophie administrative, et la non-qualification est un obstacle majeur à l'embauche, et entraîne une plus grande instabilité dans l'emploi : 43,4 % des chômeurs sont manœuvres ou bien ouvriers non spécialisés, et 16,2 % sont sans profession définie.

Ces constatations ne signifient pourtant nullement que l'employé de bureau ou l'ouvrier qualifié soient assurés de trouver ou de conserver leur emploi, car le mal est plus profond. En effet, afin de résorber le chômage existant, il aurait été nécessaire en 1962 de créer dans presque toutes les catégories professionnelles un nombre élevé de postes, presque toujours supérieur à 20 % : 24 % pour les métiers du commerce, 29 % pour les chauffeurs, 58 % pour les maçons ; même les ajusteurs-mécaniciens ne trouvaient pas tous à s'employer puisqu'il aurait fallu pour eux 22 % de postes supplémentaires, et 15 % pour les employés de bureau. Ces considérations sont à rapprocher de l'évolution démographique qu'a connue Pointe-Noire depuis quatre ans. Puisque la ville compte probablement 100 000 habitants en 1966-1967, le nombre des hommes en âge de travailler doit être au moins de 25 000. Or, un relevé fait en 1966 dans les dossiers des services fiscaux nous a permis de constater que le nombre des salariés employés dans les entreprises privées et les services semi-publics s'élevait à un peu plus de 7 000. En ajoutant les gens de maison et les fonctionnaires (administration, armée, police), on porte sans doute ce chiffre à 10 500 ou

1. J.-L. LIERDEMAN, *op. cit.*, p. 125.
2. A la même époque, un haut fonctionnaire congolais nous disait estimer lui-même à 7 000 le nombre des chômeurs réels de la ville.

11 000 personnes percevant une solde ou un salaire réguliers. Tous les autres étaient donc obligés de se procurer un revenu monétaire d'un autre type, par la production de denrées alimentaires, l'artisanat, le commerce permanent ou épisodique, le transport des gens ou des marchandises, le travail temporaire ou le « petit service ». Il est évident — et l'observation directe confirme le raisonnement — que cette situation favorise la multiplication des activités parasitaires ou sans utilité réelle, dont certaines relèvent presque uniquement de la mendicité et sont d'un rapport aléatoire.

Ce déséquilibre, qui apparaît bien dans l'hypertrophie du secteur tertiaire par rapport aux deux autres, n'a donc pu que s'accentuer depuis 1962. Plusieurs entreprises industrielles se sont pourtant installées, et d'autres ont connu une certaine expansion. Mais si, sur le plan économique, les résultats obtenus ont été intéressants, on doit reconnaître que les conséquences de cette évolution ont été moins sensibles sur le marché du travail ; usines de déroulage, brasserie, entrepôt frigorifique, ont engagé chacun moins de 100 ouvriers. Par contre, la baisse d'activité des scieries a provoqué des compressions de personnel, et le départ de l'armée française a entraîné le débauchage d'artisans, de boys, de manœuvres. Les progrès de la manutention mécanique ont permis souvent de faire face à un accroissement d'activité sans augmentation de personnel. L'exemple du port, déjà évoqué, est caractéristique : en 1952, on comptait 2 557 employés africains et 174 Européens, tant dans les services administratifs (484 Africains et 44 Européens), que dans les sociétés maritimes et de transit, et les entreprises diverses (pêche, réparation de navires, stockage de produits pétroliers...). Le trafic annuel était alors de 280 000 t. En 1965, alors que le trafic était passé à 2 300 000 t, le fonctionnement du port était assuré avec moins de 2 000 personnes, dont 250 seulement appartenaient au secteur public ! Dans un avenir proche, 800 000 t de potasse viendront s'ajouter chaque année aux exportations ; mais faudra-t-il recruter seulement 20 travailleurs supplémentaires, puisqu'elles seront évacuées vraisemblablement par des transporteurs à bande continue, du parc de stockage jusqu'aux minéraliers ?

On comprend dès lors l'ampleur du chômage qui affecte la population urbaine, et frappe davantage les citadins venus les derniers, ainsi que le peu d'espoir que peuvent nourrir ceux-ci quant à une amélioration de leur sort. Dans les conditions où elle grandit, et compte tenu de l'évolution économique, la ville ne peut éviter d'offrir un marché du travail constamment désajusté, et sur lequel, malheureusement, débouchent des générations de plus en plus étoffées : celles des moins de 20 ans, pour la plupart nés sur place, et qui n'ont pas la moindre « position de repli » en brousse. En outre, aux jeunes gens jusqu'ici seuls en cause, se joignent désormais des jeunes filles, elles aussi candidates à un emploi, et en nombre croissant. Le moment viendra vite où les solutions radicales, et sans doute violentes, du problème, apparaîtront comme les seules possibles.

2. Revenus monétaires et niveaux de vie.

Les revenus des citadins comprennent trop d'éléments irréguliers, non chiffrables, ou parfois même occultes, pour qu'il soit possible d'en fixer le montant approximatif. Seuls, ceux des salariés peuvent être connus avec suffisamment de précisions ; en 1962, ils variaient de 4 000 à 50 000 F par mois, la moyenne s'établissant à 11 600 F par mois[1]. Mais la répartition n'est pas égale de part et d'autre de cette moyenne : 52,7 % des salariés touchaient moins de 10 000 F par mois, 31,9 % de 10 000 à 20 000 F par mois, et 15,6 % seulement plus de 20 000 F par mois. A la première catégorie, appartenaient le personnel de maison, les manœuvres et les dockers, les ouvriers peu spécialisés, les plantons, les veilleurs de nuit. Dans la catégorie supérieure, se trouvaient tous ceux dont la formation professionnelle est plus poussée, ou qui ont une certaine responsabilité : aides-comptables, caissiers, infirmiers, fonctionnaires et cadres supérieurs. En position intermédiaire, se situaient les ouvriers spécialisés, les employés de bureau et les cadres moyens.

1. Rappelons que dans leur très grande majorité, les cadres supérieurs de l'administration n'habitent pas dans le Village. La réalité est donc sensiblement différente des chiffres donnés ici. Or, par de multiples voies, la masse du numéraire dont dispose cette catégorie sociale privilégiée se diffuse partiellement dans l'ensemble de la population.

Si l'on constate que l'ancienneté dans le métier est un facteur qui influe normalement sur le salaire grâce au jeu des primes, à l'avancement ou à la meilleure qualification professionnelle, un examen attentif de la situation fait ressortir le rôle assez inattendu, quoique indirect, de l'appartenance ethnique. Le salaire moyen est ainsi plus élevé chez les Lari (12 200 F par mois) et surtout les Mbochi (13 550 F par mois) ; mais l'explication est aisée : les premiers peuplent l'Administration, les seconds l'armée et la police. Au contraire, les Téké, avec 10 300 F par mois et les Bembé avec 10 100 F par mois, sont les plus défavorisés : mais 30 % des premiers et 37 % des seconds sont manœuvres ou boys. Il va sans dire qu'ils n'ont pas particulièrement choisi ces professions, en fonction d'hypothétiques « aptitudes » ou d'une déficience intellectuelle quelconque ; mais il faut y voir certainement la conséquence directe d'une scolarisation plus récente ou moins complète de leur région d'origine ; ainsi, dans la compétition où ils se trouvent plongés au sein du milieu urbain, ils ne partent pas avec autant de moyens, donc de chances de réussite, que certains de leurs compatriotes.

La place tenue dans l'économie du Village par les salaires des travailleurs qui l'habitent a été calculée pour 1962. Rapportée à l'ensemble de la population, cette masse d'argent « correspond à un peu moins de 1 900 F par personne et par mois »[1], soit un peu plus de 9 000 F par famille, somme manifestement insuffisante pour assurer les « besoins incompressibles » de l'individu. Bien entendu, les salaires ne constituent pas la seule source de revenu monétaire, puisque 30 % environ de la population masculine active sont constitués par des artisans, commerçants de toute sorte et producteurs du secteur primaire. Mais d'où cette seconde catégorie tire-t-elle ses moyens d'existence ? Pour une part, de la première, à laquelle elle fournit produits et services, et il s'agit donc en ce cas d'une simple redistribution de l'argent en circulation ; pour le reste, de la population des autres quartiers de la ville, et en particulier des Européens, qui y sont les plus nombreux, et possèdent le pouvoir d'achat le plus élevé. Le vendeur de poissons, de légumes, de fruits, au porte à porte ou sur le marché, le chauffeur de taxi, le sculpteur, le vannier, le marchand de cartes postales illustrées ou de peintures, le jardinier temporaire qui tond les pelouses, le gamin qui « garde » la voiture ou porte le panier pour une pièce de monnaie, et tant d'autres, constituent autant de « branchements » établis sur le circuit monétaire dont ils détournent une partie à leur profit. Par ailleurs, directement ou indirectement, des ruraux viennent dépenser en ville l'argent qu'ils ont gagné grâce aux cultures commerciales, à la vente des palmistes, à leur travail sur les chantiers, etc. Le fonctionnaire exerçant en brousse aide souvent par des mandats sa famille demeurant en ville. Ainsi, par de multiples moyens, une quantité supplémentaire d'argent s'ajoute en milieu urbain à celui que déversent les salaires, sans qu'il soit d'ailleurs possible de préciser son importance.

Est-ce à dire qu'il suffit à combler la différence entre ressources et besoins ? Certainement pas. On peut alors se demander comment est résolu pratiquement le dilemme posé au citadin — repartir, ou mourir de faim — puisque tout le monde semble vivre, que la sous-alimentation est rarement constatée, et que personne ne repart ! Au contraire, les arrivées se poursuivent à cadence accélérée. L'explication est double, nous semble-t-il. La première, c'est que la notion de « minimum vital » peut avoir deux acceptions : l'une, en quelque sorte européenne, qui fait entrer dans la liste des produits indispensables un certain nombre de choses qui paraissent telles (par exemple : chemises, souliers, savonnettes, etc.) ; l'autre, qui la réduirait presque uniquement à ses éléments alimentaires, c'est-à-dire au « minimum de subsistance », tout le reste étant considéré comme une sorte de superflu dont l'acquisition est seulement souhaitable. Il est évident, pour celui qui a pu prendre un contact direct avec ce milieu, que cette dernière façon d'envisager les choses n'est malheureusement pas une simple hypothèse... Pourtant, cette extrémité peut être évitée, et la seconde explication est donnée par la simple observation : c'est l'agriculture vivrière, partout présente dans le paysage, qui joue un rôle fondamental dans l'existence quotidienne des citadins, en permettant une autosubsistance partielle. Ses caractères essentiels ont été dégagés à propos de l'approvisionnement des villes ; on voit maintenant combien elle est intimement liée

1. J.-L. LIERDEMAN, *op. cit.*, p. 134.

à la nature de l'agglomération, et combien elle est une nécessité absolue ; sa pérennité ou sa disparition conditionneront une évolution économique d'une portée considérable.

Il est possible de donner une idée plus concrète des situations individuelles, en exposant quelques cas extrêmement différents, mais caractéristiques. A travers ceux de deux fonctionnaires, d'un salarié, d'un artisan et d'un chômeur, transparaissent les éléments permanents de la vie urbaine[1].

M... est un Yombé, né en 1934 dans une famille du Mayombe jouissant d'une assez grande autorité traditionnelle, parce que rattachée à un clan reconnu par tous comme très ancien. A cinq ans, il était emmené par une tante maternelle à Pointe-Noire, afin qu'il puisse fréquenter une école urbaine. Ayant eu de bons résultats, il obtenait de passer un an, en 1950-1951, dans une section pédagogique rattachée à une mission catholique de l'intérieur du pays ; de là, il partit pour un collège religieux de la capitale fédérale, où il resta quatre ans comme interne, et d'où il sortit moniteur supérieur de l'Enseignement libre, en 1955. Il commença alors une carrière qui paraissait paisiblement tracée, occupant successivement trois postes à Pointe-Noire et dans un village de la région côtière. Mais en 1959, les transformations politiques allaient bouleverser son existence. Son niveau d'instruction d'une part, ses appartenances familiales de l'autre, poussèrent les notables de sa région d'origine à lui demander de se présenter à la députation, et il fut élu sans difficulté.

Il conserva ses nouvelles fonctions jusqu'à la Révolution de 1963, qui renversa le gouvernement de l'abbé Youlou. Il préféra dès lors abandonner toute activité publique, et reprit son métier de moniteur, d'abord à proximité de Pointe-Noire, puis dans la ville même, où il fut nommé en 1964, et il n'envisage pas de demander désormais un autre poste. Sa famille compte onze personnes ; une première femme, épousée en 1960, lui a donné trois enfants ; une seconde lui en a donné deux. En outre, il héberge trois cousins d'une vingtaine d'années, dont l'un est tailleur, l'autre manœuvre dans une petite entreprise industrielle, et le troisième planton. Bien qu'ayant tous trois un revenu monétaire, ils ne lui donnent rien pour le vivre et le couvert qu'il leur assure. Enfin, il reçoit périodiquement la visite de membres de sa famille habitant la brousse, et qui restent chez lui d'une semaine à un mois, en apportant cependant des produits alimentaires. Il est vrai que selon la coutume, lui-même leur doit un cadeau de remerciement, ou « bikoka ».

En 1960, il a acheté pour 65 000 F à un Sénégalais, un terrain situé près de la Songolo, à la limite des quartiers Matendé et Tié-Tié. L'existence sur la parcelle d'une baraque à peu près ruinée explique ce prix élevé. Son indemnité parlementaire d'abord, puis un emprunt aux organismes officiels de crédit, lui ont permis de faire construire une grande maison en dur (parpaings) sur un socle de ciment, et couverte en tôles. Elle comprend des installations sanitaires et possède l'électricité, mais l'équipement intérieur n'est pas encore achevé. Il estime qu'elle lui revient pour l'instant à 1 300 000 F, mais les finitions sont remises à des temps meilleurs. Il a d'ailleurs une autre préoccupation.

Dans le quartier Saint-Pierre, il a obtenu, au nom de son frère, ouvrier dans une usine de déroulage, le permis d'occuper une parcelle. Ce frère est locataire d'une case en briques adobes, pour laquelle il paie 3 000 F par mois de loyer. Ensemble, ils construisent donc une maison en « dosses », dans le style nouveau qui est à la mode depuis peu. Le gros œuvre est achevé, et il ne reste qu'à couvrir le toit, ainsi qu'à poser les encadrements d'ouverture qui ont été commandés à un menuisier du Village. M... ne se fait pas d'illusions. Il ne pense pas pouvoir achever sa propre maison avant longtemps, mais il possède, grâce à un mobilier assez important, un intérieur confortable dont il aime faire les honneurs à ses visiteurs. Il a conscience d'être relativement privilégié, bien que ses charges soient lourdes. Il s'efforce d'ailleurs de limiter ses dépenses et faute par exemple d'un moyen de transport individuel, il ne rentre pas chez lui à midi, car la longueur du trajet l'obligerait à prendre un taxi-bus. Il emporte donc son déjeuner, qu'il mange sur place, et il profite du temps disponible dans l'inter-classes, pour corriger les cahiers et faire ses préparations. En fin

1. Ces données personnelles ont été recueillies en 1966. On comprendra que l'anonymat des personnes qui ont bien voulu nous faire confiance et nous exposer leur cas, soit respecté. Nous leur renouvelons ici nos remerciements, pour l'extrême amabilité avec laquelle ils nous ont reçu.

d'après-midi, il rentre souvent à pied (4,5 km). Il a construit devant chez lui, pour sa femme, une petite guérite en bois qu'il a peinte et qui sert à débiter au tout petit détail, cigarettes, allumettes, bonbons, gâteaux... aux gens des quelques parcelles du voisinage.

M... est une bonne illustration d'une classe sociale prise entre son désir d'évolution et de progrès, et le poids contraignant du passé. Il y a un abîme entre lui-même et sa parenté rurale, encore illettrée et restée au stade de l'autosubsistance. Mais il n'envisage pourtant pas un instant de désobéir aux coutumes qui lui imposent des « parasites » permanents ou temporaires, dont l'entretien grève singulièrement son budget. Il en discute très posément, mais conclut qu'il n'y a « pas moyen de faire autrement ». Il est probable que ce sera le rôle de ses enfants de franchir ce pas.

B... est Vili. Il est né à Diosso en 1907. Son père, militaire pendant assez longtemps en garnison à Bangui, y avait appris le métier de menuisier, avant de revenir s'établir à Brazzaville, puis à Pointe-Noire en 1925. B... s'étant formé dans l'atelier familial, fut d'abord engagé comme menuisier au Service des Travaux publics, puis par une entreprise privée de sciage, à Bas-Kouilou. Il la quitta pour se mettre à son compte à Pointe-Noire ; mais les affaires étant médiocres, il jugea préférable de redevenir ouvrier salarié dans une autre scierie de la ville, où il demeura une quinzaine d'années (jusqu'en 1955). C'est alors qu'il ouvrit pour la seconde fois un atelier à Mvoumvou, où il est encore aujourd'hui, après avoir changé d'emplacement. Il fabrique surtout des chaises (700 à 1 500 F pièce), des fauteuils de salon (3 000 à 4 000 F l'un), des tables à apéritif, des portes et des fenêtres. Il travaille indifféremment pour la clientèle privée et pour l'Administration, mais ne cache pas sa préférence pour la seconde qui, quoique lente, « finit toujours par payer ». La première est moins sûre... Il est sur la liste des fournisseurs agréés par la Banque Nationale de Développement du Congo, et à qui peuvent s'adresser ceux qui sollicitent le « prêt au petit équipement ».

B... se fournit en bois auprès d'une scierie de la place, et déplore le coût élevé des planches (25 000 F le mètre cube de kambala)[1]. Son atelier est une sorte de hangar assez mal clos, exigu, où se serrent trois établis ; il vaut mieux en sortir deux pour travailler aisément. Il n'a que des outils à main, et aimerait en posséder de plus perfectionnés, ainsi que de petites machines ; mais il ne pourrait les acheter qu'à crédit. Sous un amoncellement de chutes de bois, se dresse une vieille scie à ruban, en partie démontée, et qui ne marche plus. Il a une maison en planches sciées, qui s'élève dans une autre partie du quartier. Il est marié et père de six enfants. De toute évidence, il vivote ; mais il est trop âgé pour redevenir ouvrier, et n'envisage d'ailleurs pas cette reconversion. Il semble bien disposer de revenus occultes, mais ne fournit aucune précision à ce sujet.

Le cas de N... est très différent, puisqu'il s'agit d'un ménage qui, en une vingtaine d'années de séjour, a connu une nette prospérité. N... est gardien de la paix. C'est un Bembé, né dans le district de Mouyondzi, d'où il est venu seul vers 1947, puis il s'est fait rejoindre par son épouse en 1949. Il avait des parents à Pointe-Noire, au sein de la colonie Bembé. Pendant un moment, il travailla comme gérant de boutique pour le compte d'un commerçant portugais, puis passa un concours pour entrer dans la police urbaine, ce qui lui permit d'être logé au « Camp des gardes ». Mais en 1958, il achetait pour 40 000 F une parcelle sur laquelle s'élevait une case en « poto-poto », assez délabrée (mais qui justifiait le nom de « propriété bâtie » et le prix demandé !), située dans le quartier Matendé. Il fit d'ailleurs démolir cette case, et un menuisier lui en rebâtit une autre en planches éclatées, plus confortable. Le motif de ce changement de résidence est caractéristique : « Il y avait trop de décès dans la famille. »

N... était cependant désireux d'augmenter ses revenus. Sa femme vendait déjà des beignets, des produits de consommation courante, dans sa concession. Mais il voulait atteindre un stade supérieur. En 1963, il louait une seconde parcelle, sur laquelle s'élevait une maison appartenant à un Dahoméen, et qui avait été quelque peu abîmée lors des émeutes xénophobes de 1962. Il y fit les réparations nécessaires, et le propriétaire lui en laissa l'usage gratuit pendant quelques mois, après lesquels le loyer mensuel fut de 7 250 F. Il aménagea une boutique dans l'une des pièces, et sa femme se chargea de vendre des produits alimentaires et des boissons, achetés dans les magasins de demi-gros du quartier « européen ». En 1965 cependant, ne voulant plus rester

1. Kambala, ou Iroko, ou Teck d'Afrique : *Chlorophora excelsa*.

locataire, il demandait à son propriétaire de lui vendre clôture et construction ; mais celui-ci, excipant assez cyniquement de ce qu'il s'agissait d'une maison en très bon état avec local commercial, en demandait 400 000 F ! N... achetait alors pour 70 000 F une parcelle voisine, construisait dessus une case avec boutique, et continuait de commercer.

N... est chef d'une grosse famille. Il a aujourd'hui deux épouses, dont il a eu neuf enfants, et il héberge en permanence une cousine. Il a donc treize personnes à sa charge. Sa solde atteint 40 000 F par mois, ce qui explique qu'il ait pu, à diverses reprises, engager des dépenses importantes. Cependant, il dispose de revenus supplémentaires : tandis que sa première femme tient la boutique, la seconde va vendre sur le marché des arachides que sa famille lui envoie de Mouyondzi par le train. Pour la dédommager, il a acheté une presse (96 000 F) qu'il a expédiée à ses beaux-parents, et ceux-ci font de l'huile qu'ils écoulent sur place. En dépit de ses ressources variées, N... n'aurait pas fait preuve de tant d'initiatives, s'il n'avait participé à un « kitémo » ; avec neuf autres citadins, fonctionnaires comme lui, il s'était engagé à verser dans la caisse commune 20 000 F chaque mois, soit 50 % de sa solde ! Ainsi, tous les dix mois, il pouvait disposer presque à coup sûr de 200 000 F (20 000 F × 9, plus sa propre part). C'est grâce à ce système qu'il a payé comptant la presse à huile. Ultérieurement, le kitémo s'est élargi à un cercle de quinze participants, dont chacun ne verse plus que 15 000 F par mois, charge un peu moins lourde, mais qui procure tour à tour aux épargnants 225 000 F d'argent frais. Le risque permanent de ces « caises d'épargne » privées — la défaillance d'un participant — est ici peu probable, puisqu'il s'agit de fonctionnaires régulièrement payés. Pour N..., la réussite est indiscutable : la venue en ville lui a permis d'accéder à un niveau de vie qu'il n'aurait jamais connu ailleurs ; ce n'est pas lui qui regrettera d'avoir quitté son village.

Nz... se trouve dans une situation moins brillante, puisque son salaire correspond, à peu de chose près, au revenu mensuel moyen du citadin. Il est Kougni, et né en 1939 à Dolisie, où son père exerçait le métier de maître maçon qu'il avait appris « chez les Pères ». Il a fréquenté l'école catholique de Dolisie jusqu'en 1958, date à laquelle il fut placé comme petit boy chez un exploitant forestier de Favre (Vallée du Niari), où il gagnait 1 500 F par mois. Il avait sur place de la famille, en particulier un beau-frère qui l'hébergeait gratuitement. Il y resta jusqu'en 1961 avant de revenir à Dolisie, pour être pendant un mois seulement colporteur au profit d'un commerçant portugais. Après quoi, il servit comme infirmier bénévole dans une entreprise européenne, et quitta enfin l'agglomération en avril 1962 pour venir à Pointe-Noire ; son frère aîné, chauffeur à la S.P.A.F.E., l'avait appelé auprès de lui, offrant logement et nourriture en attendant qu'il trouve un emploi. Pendant quelque temps, il s'engagea comme manœuvre temporaire dans une grosse entreprise commerciale, mais les heures qu'il y faisait étaient peu nombreuses ; avec d'autres, il chargeait et déchargeait des ferrailles, des caisses, etc., et ne gagnait pas 1 500 F par mois. En conséquence, il ne retourna bientôt plus à l'entrepôt. Il avait d'ailleurs fait la connaissance d'un voisin de parcelle, qui était apprenti électricien à l'UNELCO, et qui le fit engager comme apprenti également, au début de 1963. Bon élément, il devint ouvrier en 1964, et se déclare désormais satisfait de son sort.

Sa solde mensuelle est de 11 200 F pour 172 heures de travail ; il s'y ajoute une prime de transport de 700 F par mois, et une petite prime d'ancienneté. Marié depuis 1963, il est père d'un tout jeune enfant (un premier bébé était mort-né). Il a loué une case dans la partie nord-est du quartier Mayumba. C'est une construction en terre sur armature de bois, couverte en tôle ondulée, et qui appartient à un Kougni habitant à Pointe-Noire dans un autre quartier. Il verse un loyer mensuel de 1 100 F. Il y a deux pièces, et sa femme fait la cuisine à l'extérieur, sous un abri sommaire établi contre un mur de clôture. Nz... aspire à être propriétaire. Dans ce but, il a acheté dans le quartier Matendé une concession nue qui appartenait à un originaire de R.C.A., et qu'il a payée 10 000 F. Il va construire peu à peu, d'abord avec des montants de bois, dont il a commandé 1 m^3 dans une scierie de la ville (1 600 F), puis avec des planches éclatées qu'il se procurera au marché, selon ses possibilités financières. Il n'a pas d'autres ressources : sa femme ne fait pas de plantations vivrières, et elle ne pratique plus de petit commerce. Mais il doit encore respecter la tradition d'hospitalité familiale : chaque année, pendant les grandes vacances scolaires,

il reçoit deux frères cadets qui restent deux mois, et un cousin qui, en 1965, est resté quatre mois. Tous trois avaient apporté « un peu de nourriture » en venant de brousse, mais Nz... leur a acheté à chacun un pantalon et divers vêtements.

Nz..., qui s'exprime dans un français excellent, a conscience de se trouver dans une situation assez bonne. Il mange à sa faim, bien que le manioc soit cher (« plus que dans le Niari », son pays d'origine), et sa situation professionnelle lui semble assurée, après les années d'incertitude qu'il a connues : l'UNELCO ne risque guère de fermer ses portes. Ses charges familiales sont faibles, et il peut vivre sans faire appel à divers expédients. Peut-être connaîtra-t-il des difficultés plus tard, s'il a plusieurs enfants ; mais pour l'instant, il n'y pense pas.

La ville est au contraire un échec total pour K..., du moins en apparence, car cela ne semble pas être son avis. K... est Vili ; il est né dans un petit village proche de Madingo-Kayes en 1932. Ses parents étaient cultivateurs-pêcheurs, et il a fréquenté l'école primaire jusqu'en 1947. A cette date, afin qu'il puisse apprendre un métier, son père l'envoya auprès d'une tante maternelle déjà installée à Pointe-Noire. Mais pour des raisons diverses, il ne voulut pas rester chez elle, et se construisit lui-même une case en terre gâchée au Km 4. Il était entré en apprentissage à la Société de Construction des Batignolles, où il passa bientôt ouvrier. Mais il la quitta en 1949, pour se faire engager aux ateliers de réparation et d'entretien du C.F.C.O. Il y resta un an, se perfectionnant dans la spécialité de chaudronnier-soudeur.

C'est en cette qualité qu'en 1950, il passait dans une entreprise de plomberie-zinguerie, où il travailla pendant près de douze ans. En décembre 1961, l'entreprise procédait à des « compressions » de personnel, et il se trouvait alors en chômage. Il y est encore aujourd'hui. Entre-temps, il s'était marié, puis avait divorcé, mais en gardant avec lui ses trois enfants. En 1962, sa mère, veuve, venait le rejoindre avec six enfants jeunes, dont il lui est d'ailleurs impossible de préciser quels liens exacts de parenté ils ont avec lui : ce sont des « petits frères »... Tous ensemble se transportaient au quartier Planches, dans une case en bois comptant deux pièces, et en assez médiocre état. Ce chômeur vit donc avec sa mère et neuf enfants, sans aucun revenu monétaire fixe, et il déclare avec le sourire que « ça va comme ça » ! En fait, sa mère cultive près de Tchimbamba (route du Cabinda), une assez grande plantation qui fournit manioc, patates douces et arachides. En outre, elle fabrique du « tchibouaboua », du vin de canne à sucre, à l'aide d'un pressoir installé derrière la case, et elle s'y emploie activement, si l'on en croit les monceaux de débris qui jonchent le sol à proximité. Les paquets de cannes sont achetés au marché. Quant au chef de famille, il exerce ses talents de tôlier en récupérant des plaques de tôle partout où il le peut et en fabriquant des sortes de foyers coniques, qui font usage de barbecues élémentaires. Il les vend 250 F pièce, et prétend les placer avec assez de facilité, parce que « c'est la mode en ce moment ». Ce profit n'est tout de même pas considérable, et cette famille de onze personnes doit disposer au maximum de 250 à 300 F par jour pour vivre. Il est vrai que la nourriture de base est assurée, et que les frais d'habillement se réduisent à peu de chose. Aussi bien, K... ne paraît-il pas pressé de chercher un travail salarié ; et lorsqu'on lui signale que sa spécialité lui vaudrait sans doute d'être embauché à la Compagnie des Potasses, il répond que « peut-être... on verra... ».

On a pu reconnaître, au passage, les thèmes essentiels abordés au cours des précédents chapitres : motifs variés de l'exode rural, difficultés de logement et mobilité interne des citadins, nécessité d'héberger la parenté ou de l'aider, liens économiques avec la brousse, pérennité indispensable de l'agriculture urbaine et du petit commerce, etc. Ces exemples pourraient être multipliés ; ils ne feraient que renforcer l'impression générale d'instabilité de l'équilibre économique, ou de fragilité, que donnent presque toujours les situations individuelles. Que survienne une dépense inattendue, et il faut faire appel à la solidarité de la famille, à une avance de l'employeur, à l'emprunt qui se pratique à des taux usuraires (jusqu'à 30 % par mois !). Les achats se règlent alors en « bons pour » lorsqu'ils sont encore acceptés, et l'engrenage risque d'être fatal, en obérant le revenu bien avant qu'il soit perçu. C'est seulement la multitude des ressources occultes qui permet à beaucoup de vivre quand même dans des conditions acceptables. Mais il faut bien répéter la question : est-ce que ce sera toujours possible ? Et si la réponse est négative, qu'adviendra-t-il demain des citadins ?

11

Activités de la ville et rôle régional de Pointe-Noire

En dotant l'Afrique Équatoriale d'une voie ferrée et d'un port en eau profonde, de conception moderne, l'Administration française avait voulu répondre à un besoin qui se faisait sentir de plus en plus nettement, et elle avait en même temps engagé un pari sur l'avenir. Politiquement et économiquement, il fallait que le Congo-Océan soit établi : un aussi vaste ensemble de territoires ne pouvait rester sans exutoire maritime, et dépendre, pour son existence quotidienne, d'un pays ami, mais étranger, et normalement soucieux d'abord de ses propres intérêts. Le pari sur l'avenir demandait plus d'audace, mais on avait foi dans les ressources encore mal connues du sol et du sous-sol, et l'on concevait Pointe-Noire et le C.F.C.O. comme l'instrument qui déclencherait une mise en valeur jusque-là différée. Le jour où il posait la première pierre du port, le gouverneur général Antonetti répondait ainsi aux critiques : « On déclare maintenant que (le chemin de fer) fut un immense effort, mais inutile, et que la ligne n'aura rien à transporter. On en a dit autant de tous les chemins de fer coloniaux, et en moins de vingt ans, tous se sont révélés insuffisants pour assurer le trafic qu'ils avaient fait naître... Toutes les contrées desservies par lui sont riches en matières premières de toute sorte : bois, coton, café, maïs, arachides, ricin, minerais, or, cuivre, zinc, diamant, pétrole peut-être. » Et il ajoutait : « C'est pourquoi, malgré les critiques qui m'ont accusé de voir trop grand (...) j'ai prévu pour ce port dont nous venons de poser la première pierre, des possibilités pratiquement illimitées »[1].

Une trentaine d'années se sont écoulées depuis l'ouverture du port au trafic ; cet outil qui était forgé pour le pays, levier qui devait aider au développement économique, a-t-il répondu pleinement aux espoirs qu'on avait mis en lui ? L'évolution du trafic portuaire et son analyse permettront peut-être de le dire, et de voir quel rôle il joue réellement dans l'économie de son hinterland. Mais Pointe-Noire n'avait pas été conçue simplement comme un point commode d'embarquement et de débarquement de produits. Au fond de la baie, devait se développer une ville dont le plan de lotissement, dès 1921, montrait bien qu'elle était prévue grande et active ; à la fonction commerciale, on voyait inévitablement s'ajouter une fonction industrielle, pour laquelle les terrains abondaient. L'agglomération ne pouvait alors manquer d'acquérir une influence croissante sur son arrière-pays, et de devenir à la fois un centre d'attraction et un centre d'animation économique et sociale pour une région plus ou moins étendue. Dans quelle mesure y est-elle parvenue ? L'étude de sa zone d'influence, et de la façon dont celle-ci s'exerce, donneront une réponse à cette question.

1. Gouverneur général Antonetti, Discours public à Pointe-Noire, le 11 juillet 1934.

LE PORT ET SES ACTIVITÉS

Le choix définitif de la baie de Pointe-Noire comme lieu d'aboutissement du chemin de fer a été fait, on se le rappelle, par décision unilatérale de la plus haute instance administrative de l'A.E.F., afin de couper court à des atermoiements qui se prolongeaient depuis près de quarante ans. Cependant, c'est bien en ce point de la côte congolaise que les conditions naturelles étaient les meilleures. La profondeur des eaux et la qualité de l'abri offert par le cap rocheux pouvaient d'emblée autoriser un trafic honorable, sans même exiger des aménagements coûteux ; en d'autres endroits du littoral africain, les manipulations ne se firent-elles pas longtemps par des moyens de fortune ? Mais les intentions officielles étaient plus ambitieuses ; les centaines de milliers de tonnes qu'on espérait bien voir passer un jour exigeaient l'installation d'un port vaste et bien outillé, dont l'équipement pouvait d'ailleurs se compléter et se perfectionner. En fait, pendant assez longtemps, le trafic resta bien faible, et les navires qui faisaient escale se trouvaient fort à l'aise... C'est seulement à partir de 1955 que le tonnage des marchandises passant par Pointe-Noire se mit à croître de façon régulière, et vers 1960 que le port connut des difficultés sérieuses de fonctionnement. Une certaine diversification de ses activités se dessina bientôt ; elle en fait aujourd'hui un port aux fonctions multiples, et d'un réel dynamisme.

A. LES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE DU TRAFIC

Afin de réussir dans leur entreprise, les constructeurs du port ont été obligés de compléter la disposition naturelle du site par un ensemble d'installations assurant la sécurité et la commodité du trafic; elles ont rempli aisément leur office, jusqu'à une date récente. Mais si d'assez grands travaux ont dû être entrepris et sont encore poursuivis, c'est parce que la situation s'était lentement dégradée, et qu'il fallait faire face à de nouveaux besoins. Pointe-Noire est désormais en mesure d'y répondre.

1. L'équipement technique du port.

Les ingénieurs ont eu à résoudre deux problèmes différents, et dans une certaine mesure contradictoires : placer le port en eau tranquille, et lui donner une profondeur suffisante pour qu'il soit accessible aux paquebots et aux grands cargos, sur une partie au moins de son étendue. Or, la baie de Pointe-Noire, dont la forme est à peu près ovale, et qui mesure quelque 6 km dans son grand axe, n'offre dans toute sa partie sud-est, la mieux protégée de la houle, que des fonds inférieurs à 7,50 m. En effet, l'action incessante du ressac, qui se produit obliquement à la côte, provoque la formation d'un courant littoral qui entraîne vers le nord-ouest des quantités importantes de sable. Ce sable contourne le cap, et vient tapisser le fond de la baie ; c'est lui qui a isolé la lagune Tchikobo en construisant un cordon littoral, et réduit la profondeur des eaux. L'isobathe de 10 m, qui est à moins de 1 km de la côte près de la Pointe-Indienne, passe à 2,2 km au droit de la lagune Tchikobo, puis se glisse, ainsi que l'isobathe de 15 m, entre la saillie rocheuse qui avait à l'origine un dessin arrondi, et une série de hauts-fonds la prolongeant en direction du nord-ouest : Banc de la Syzygie, Banc du Sagittaire, Banc des Anglais (fig. 112). Afin d'éviter des travaux énormes de dragage, le port ne pouvait donc être établi qu'à l'abri d'une prolongation artificielle du cap, mais il convenait alors de garantir le calme des eaux dans la zone d'accostage, et d'assurer à long terme le maintien des profondeurs choisies.

L'ouvrage réalisé revêtit finalement la forme d'un trapèze rectangle renversé, formé par une puissante digue extérieure à enracinement rocheux, chargé de briser la houle et les fortes vagues,

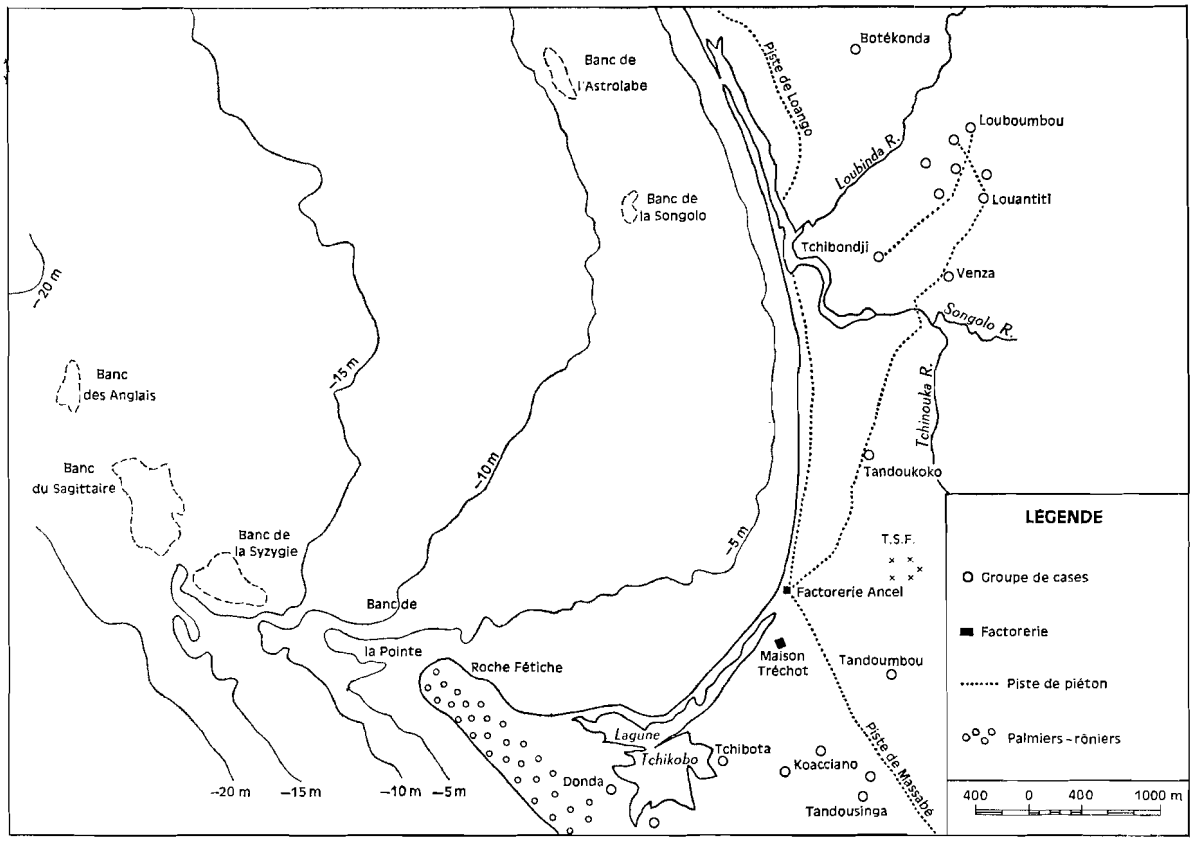


FIG. 112. — La baie de Pointe-Noire en 1910 (d'après le levé du lieutenant Cordier).

et par une digue intérieure comprenant deux branches placées à angle droit. Le tout venait s'appuyer sur la pointe, en s'orientant pratiquement nord-sud. La passe d'entrée se situait au nord ; elle était légèrement déjetée vers l'ouest, et donnait sur un bassin d'évolution (bassin d'évitage, en termes techniques) ayant environ 80 ha en fonds supérieurs à 5 m. Cependant, l'ensemble n'était pas exempt de faiblesses inquiétantes. D'une part, contournant l'extrémité de la digue extérieure, la houle pénétrait dans le port et provoquait une assez forte agitation, amplifiée par la forme même du bassin. D'autre part, le sable continuait de migrer régulièrement, et s'accumulait dans l'angle externe des deux digues, à raison de 300 000 m³ par an, menaçant d'obstruer rapidement la passe. Cette double menace fit l'objet de la première étude sur maquette réalisée au laboratoire central d'hydraulique de France, en 1941-1942. Il fut démontré qu'il fallait absolument que le courant sableux soit détourné plus au large, et qu'il importait pour cela de prolonger la digue extérieure, mais en utilisant le sable lui-même comme soubassement. En même temps, se trouverait créé un « piège à sable » de plus grandes dimensions, dont le fonctionnement retarderait beaucoup les inévitables dragages. De fait, ils ne devinrent indispensables qu'une douzaine d'années plus tard.

Par la même occasion, on put constater que l'agitation des plans d'eau intérieurs se trouvait réduite par cette prolongation. On pouvait aussi l'éviter en laissant une ouverture entre la digue intérieure et la côte[1]. Ces améliorations donnèrent au port des qualités remarquables. Le bassin reste extrêmement calme, même pendant la saison sèche lorsque l'Océan est très houleux,

1. L'étude fut menée par la méthode « du ciel étoilé », qui consiste à photographier le reflet dans l'eau de points lumineux disposés au-dessus, et dont les déplacements sont d'autant plus importants que l'agitation de l'eau est plus grande.

et que les paquets de mer jaillissent sans interruption au-dessus de la digue externe. Le piège à sable ayant parfaitement rempli son office, fut en partie dragué en 1955 et 1956. On pensait alors qu'une opération du même genre ne serait pas à renouveler avant longtemps. On s'aperçut cependant bientôt que les apports nouveaux se faisaient à une cadence plus rapide qu'auparavant. A partir de 1963, l'accumulation de sable était telle qu'elle put servir au stockage du manganèse en attente de chargement ; mais en outre, la progression du dépôt vers l'est menaçait directement la passe d'entrée du port, qu'il fallut maintenir ouverte par des nettoyages incessants. Un nouveau « pompage » du sable en excès aurait constitué une solution à court terme[1]. On préféra en adopter une beaucoup plus radicale, consistant à abandonner et clore l'ancienne passe, pour en ouvrir une autre dans la branche septentrionale de la digue interne, 600 m plus à l'est. En 1964, on creusa donc un nouveau chenal d'arrivée, de 600 m de long sur 200 m de large, dragué à la cote — 10 m, aboutissant à la nouvelle passe (178 m de largeur), et l'ensemble fut mis en service en 1965, tandis qu'on refermait la précédente. Grâce à cette modification, qui n'entraîne que des changements mineurs dans le fonctionnement du port, on espère bénéficier d'un long répit : ce ne sera pas avant une dizaine d'années que le dépôt sableux aura pris un volume menaçant, puisque le piège peut désormais emmagasiner plus de 6 000 000 m³. Le dragage devra cependant reprendre, sans doute tous les deux ou trois ans, à moins que l'accumulation même du sable sur une grande superficie ne modifie la circulation sous-marine du courant qui le dépose. Peut-être faudra-t-il un jour pourtant allonger encore la digue extérieure : opération coûteuse sans doute, mais pas davantage qu'un recreusement incessant de la passe et de ses abords.

A l'intérieur du périmètre circonscrit par le cap naturel et les deux digues artificielles, le port offre aux usagers une infrastructure d'installations et de services relevant soit de la puissance publique, soit des entreprises privées : quais, terre-pleins, hangars, réseau de transport, matériel de manipulation, etc. Deux môles ont été établis par remblaiement, dans des conditions assez difficiles (présence de poches vaseuses importantes) ; ils s'adossent aux ouvrages de protection, et ils ont permis la construction de quais accessibles aux gros cargos et aux long-courriers exigeant des profondeurs supérieures à 7 m. Le quai principal, à l'ouest, mesure 720 m de longueur (quai D ; fig. 113). Il compte quatre postes d'amarrage, accessibles à des bateaux dont le tirant d'eau peut varier de 7,30 m (24 pieds) au poste 1, à 8,50 m (28 pieds) au poste 4 ; mais à marée basse, la profondeur est en réalité de 9,20 m dans la partie nord. Les terre-pleins de ce môle mesurent une dizaine d'hectares ; deux files de hangars et de magasins, ainsi qu'un sas frigorifique, couvrant ensemble 26 000 m², se dressent de part et d'autre d'une large voie d'accès médiane. Bâtiments et quais sont desservis par plusieurs tronçons de voies ferrées, mais il n'y a que peu d'engins de levage à grande capacité (grues fixes ou sur portiques), et les opérations de chargement et de déchargement doivent s'opérer la plupart du temps avec les moyens du bord (mâts de charge), et les appareils de manutention automoteurs (chariots élévateurs). Le second quai, ou môle G, est adossé à la partie occidentale de la digue intérieure. Il a longtemps été réservé aux navires en escale, au ravitaillement en mazout et au trafic des passagers, avant d'être dévolu principalement au manganèse. Long de 120 m, il accueille des cargos calant 9,45 m (31 pieds). Beaucoup plus étroit que le premier, ce môle offre pourtant 6 000 m² de terre-pleins, et l'embarquement du bois peut s'effectuer en même temps que celui du minerai. Ainsi, cinq ou six gros cargos peuvent se trouver ensemble à quai, ce qui a été largement suffisant jusqu'à une date récente.

Dans sa partie méridionale, le port dispose encore d'un quai dit « de batelage », de 190 m de long, mais d'un assez faible tirant d'eau. Ne s'y amarrent que des caboteurs, des chalutiers ou des thoniers, ne calant pas plus de 3,70 m (12 pieds) ; il est limité au sud par une cale de halage équipée d'un slip permettant la mise hors d'eau de petits bâtiments (500 t au maximum). Dans cette zone, se trouvent deux derricks de moyenne puissance, et une grue fixe électrique de 20 t. Le matériel de levage est complété par un ponton-mâture destiné à soulever des colis lourds, atteignant jusqu'à 65 t. Enfin, dans l'angle sud-est, un ancien wharf, construit au moment où

1. Mais il aurait permis, par contre, de poursuivre le remblaiement de la lagune Tchikobo, zone assez malsaine implantée au cœur de la ville.

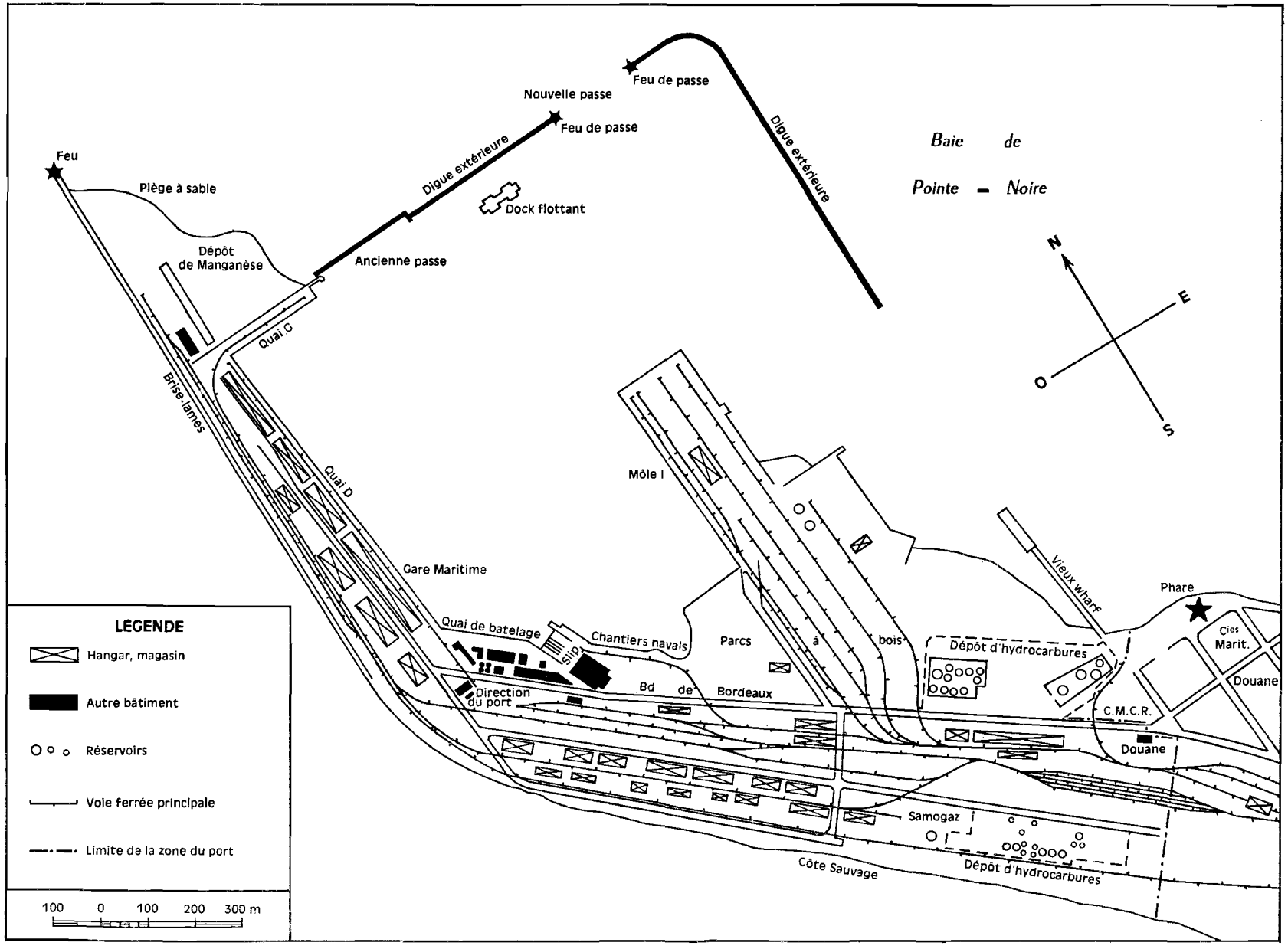


FIG. 113. — Le port de Pointe-Noire en 1966.

il fallait débarquer le matériel destiné au C.F.C.O., permet les embarquements d'hydrocarbures en vrac sur deux petits caboteurs qui en assurent la réexpédition au Gabon.

Ces installations étaient assez bonnes pour assurer dans des conditions normales un trafic annuel de 700 000 t, qui ne fut pas atteint avant 1959. Cependant, plusieurs années auparavant, il avait été envisagé une croissance plus rapide du trafic, exigeant un nombre élevé de postes à quai. Un premier projet d'extension, antérieur à 1955, prévoyait le remblaiement de trois môles adossés aux deux branches de la digue intérieure, et disposés en épis (fig. 114). Ils se seraient

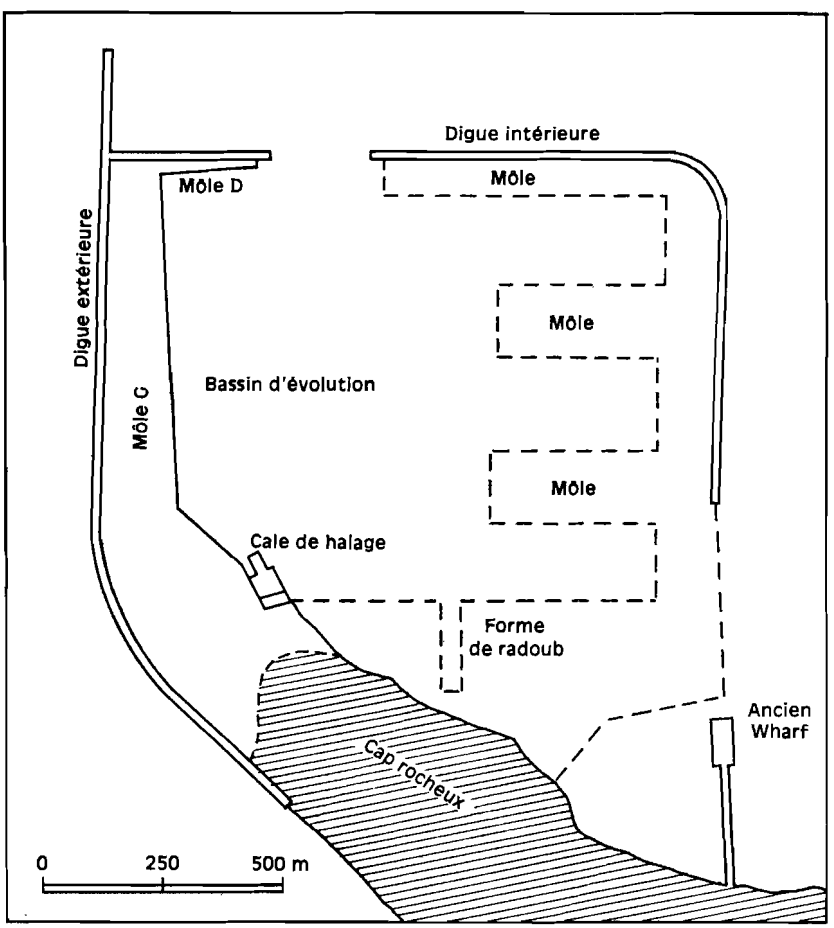


FIG. 114. — Premier projet d'extension du port (1952).

enracinés sur un terre-plein de 125 m de large, auraient été desservis par plusieurs chaussées et voies ferrées arrivant du sud, et complétés par des magasins. Une forme de radoub était également prévue dans la partie sud de ce nouveau port.

Cependant, si importantes qu'elles aient été, ces extensions parurent trop réduites, dans le cadre des vastes projets d'industrialisation de Pointe-Noire. Le fonctionnement éventuel des établissements industriels produisant aluminium, aciers spéciaux, phosphates, engrais, etc., exigeait au moins 200 ha de terre-pleins, et 2 000 m de quais aménageables. La solution consistait à étendre le port à tout le fond de la baie, en prolongeant la branche nord de la digue intérieure jusqu'à sa rencontre avec la côte, et en utilisant les produits de dragage des bassins pour le remblaiement des terre-pleins, gagnés ainsi sur l'Océan. Au port actuel, devenu bassin commercial uniquement, se serait ainsi ajouté un port industriel lui faisant face (fig. 115), à l'ouest, tandis qu'entre

les deux une série de quatre môles auraient pu autoriser des extensions successives. Le port aurait atteint des dimensions impressionnantes — 2 500 × 1 000 m — lui permettant de faire face à un trafic de 7 à 8 000 000 t. Le calendrier des travaux s'étendait de 1959 à 1964. On sait ce qu'il advint de ces prévisions, suspendues à la construction du barrage de Sounda, qui, en 1967, n'était pas encore vraiment entamée.

Pourtant, toutes ces études n'ont pas été inutiles, car la croissance du trafic portuaire, en atteignant presque le million de tonnes à la fin de 1962, sans que les exportations de manganèse y participent de manière sensible (95 000 t seulement), imposait des mesures d'extension. Dès avant cette date, l'encombrement du port avait dépassé les limites admissibles. Ainsi, en 1960, tous les bois amenés n'avaient pu être embarqués, et les grumes en attente avaient engorgé les

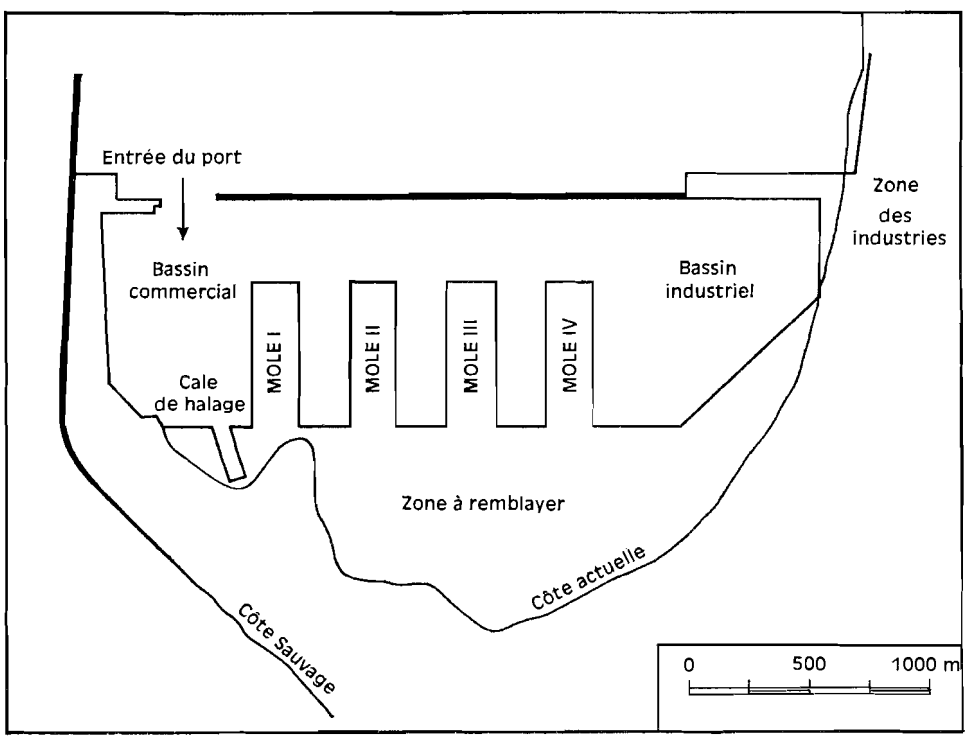


FIG. 115. — Second projet d'extension du port.

parcs, occupé le matériel ferroviaire et les gares, situation entraînant de lourdes pertes pour les producteurs. De plus en plus, des navires étaient obligés de s'ancrer au large, en attendant de disposer d'un poste à quai ; alors que le taux d'occupation n'était encore que de 77 % en 1957, il atteignait 94 % en 1960. Enfin, le môle G devant, à partir de 1963, être réservé en priorité au chargement du manganèse, il devenait urgent de trouver ailleurs les postes manquants. En 1964, la direction du port soulignait, dans son rapport annuel, que les installations étaient « insuffisantes pour pouvoir absorber des pointes de trafic, malgré le fait que les navires aient été le plus souvent possible placés à distance minimum pour en mettre cinq le long du quai D au lieu de quatre postes théoriques ». Cette même année, le taux d'occupation atteignait 96 %, et les navires avaient perdu 314 journées de travail en attente (mais 512 en 1963 !)[1].

Pour redresser la situation, des travaux d'agrandissement étaient alors entrepris selon

1. En 1966, le coût d'affrètement au temps du navire moyen fréquentant le port de Pointe-Noire est de l'ordre de 1 500 dollars par jour ; 314 journées d'attente représentent donc une perte de près de 6 millions de francs français.

le schéma préparé en 1957. Ils consistaient à établir un nouveau môle, ou môle I du plan général d'extension, enraciné au sud du port, et prolongeant les parcs à bois ; long de 350 m, il offrait deux postes supplémentaires sur sa face ouest dès le second semestre 1965, et libérait le reste du port d'une bonne partie du trafic des grumes. En outre, les autres faces créent des possibilités : chargement de pétrole en vrac au nord, de minerai à l'est. A la racine du môle, sur le côté ouest, doit prendre place un quai réservé aux bateaux de pêche, désormais trop à l'étroit le long du quai de batelage. Ainsi s'est peu à peu dessinée une spécialisation par zones, qui doit faciliter la manutention des produits : zone du minerai (quai D), zone des marchandises diverses et du trafic passagers (quai G), zone du poisson (quai de batelage et son prolongement), zone du bois (môle I), zone des hydrocarbures.

L'équipement du port de Pointe-Noire est complété par une série d'installations publiques et privées, située dans une zone où les marchandises peuvent être entreposées sans limite de temps, en sortant de la première où elles ne font que transiter, et où elles ne sauraient demeurer plus de onze jours (transit sous douane). Il s'agit soit de bâtiments administratifs — bureau d'embauche, service médical, etc. — soit de locaux à usage industriel ou commercial : station de désinsectisation, ateliers de réparation, station de stockage de l'huile de palme, etc. — soit enfin de parcs à bois loués aux entreprises de manutention (80 000 m²). Un vaste lotissement, situé entre la digue extérieure et l'avenue de Bordeaux, a vu s'élever les magasins et hangars des sociétés d'acconage, de transit, de pêche, etc. (22 000 m² couverts). Enfin, les produits dangereux, tels que les hydrocarbures et le gaz butane, ont été rejetés à la limite de la zone portuaire et du quartier Djindji, dans des réservoirs et des dépôts. Ce deuxième ensemble offre 25 ha de terre-pleins, également desservis par un faisceau de voies ferrées et un réseau routier. Le parc d'engins de transport est évidemment en rapport avec la nature des marchandises à déplacer et leur volume croissant : grues sur chenilles et chariots élévateurs à fourches facilitent la manutention des grumes et celle des colis les plus variés grâce au palettage généralisé ; grues mobiles et tracteurs sur pneus, remorques, camions, sillonnent le port en permanence, sauf la nuit pendant laquelle le travail, jusqu'à présent, n'a été qu'exceptionnellement poursuivi. Enfin, un dock flottant de 1 600 t est exploité par une entreprise privée à laquelle il appartient.

La gestion de l'ensemble portuaire a longtemps été confiée au chemin de fer Congo-Océan, dont il était le prolongement naturel, et cette solution pouvait paraître la meilleure : un même organisme assurait ainsi embarquement et débarquement des marchandises, entreposage et transport. Ce système se montra efficace et donna toute satisfaction tant que le trafic ne dépassa guère 100 000 t par an, c'est-à-dire jusqu'en 1946. A partir de cette date, des défaillances graves se manifestèrent, et comme elles risquaient de se répercuter sur l'économie de plusieurs territoires, les autorités fédérales décidèrent de donner au port une plus grande autonomie de gestion ; en 1950, son exploitation disparut de la liste des services annexes du chemin de fer ; en 1951, son budget fut rattaché à celui de l'A.E.F. (ainsi d'ailleurs que celui du port fluvial de Brazzaville, pour des raisons identiques). En 1952, les différents services portuaires étaient placés sous l'autorité d'un ingénieur des Travaux Publics, et dotés d'un Conseil économique où siégeaient les représentants de la puissance publique et ceux des utilisateurs privés. Enfin, le port de Pointe-Noire est aujourd'hui une section de l'Agence Transéquatoriale des Communications (A.T.E.C.), organisme international qui gère les différentes parties de l'ancienne « voie fédérale », de Bangui à la côte de l'Atlantique. Il possède un budget propre, alimenté par les taxes sur les marchandises débarquées et embarquées, les taxes de séjour et de pilotage, la taxe de péage, et qui lui permet de faire face aux dépenses qui lui incombent : paiement du personnel, achat de matériel, couverture des frais d'entretien comme ceux des dragages. Quant aux investissements qui constituent les travaux d'extension, ils supposent l'appel à un financement extérieur, sous forme d'emprunts, mais surtout de subventions en provenance du F.A.C. ou du F.E.D.O.M. Il existe en outre une solidarité financière entre les différentes sections de l'A.T.E.C., dont chacune verse ses bénéfices éventuels à un fonds de réserve commun, pouvant couvrir le déficit des autres. A travers ces vicissitudes administratives, comment le port de Pointe-Noire a-t-il répondu aux besoins qui avaient justifié sa création et aux espoirs qu'il avait suscitée ?

2. L'évolution du trafic portuaire.

L'évolution du trafic portuaire de Pointe-Noire peut être divisée en quatre grandes périodes. La première, qui dure jusqu'en 1934, est celle de la construction du C.F.C.O. ; la seconde, qui s'achève en 1946, correspond à l'installation du port moderne, et au début de son exploitation, dans des conditions économiques difficiles. La troisième, de 1947 à 1953, est marquée par un premier essor du trafic, interrompu momentanément par une crise brutale, mais heureusement temporaire ; et la dernière, qui se poursuit de nos jours, a fait accéder Pointe-Noire au rang des grands ports de la côte occidentale d'Afrique.

Au cours des dix premières années, on pouvait difficilement parler de trafic portuaire ; c'est d'abord sur la plage, puis sur un wharf de fortune, que débarquaient les marchandises. Il s'agissait de ravitaillement pour les travailleurs des chantiers et pour les Européens de la « ville », mais surtout de matériel, de ciment, de fers à béton, de rails, de wagonnets, de draisines, etc. Il y avait donc un déséquilibre considérable entre les entrées et les sorties, les premières oscillant entre 10 000 et 40 000 t, les secondes restant presque toujours en dessous de 10 000 t. La tendance générale était cependant à une certaine augmentation, puisque le tonnage manipulé passait de 7 000 t en 1925 à 40 000 t en 1934. A partir de 1935, si la construction même du port entraînait le maintien d'un certain type de trafic (importation de matériel et de biens d'équipement), le fonctionnement normal du C.F.C.O. provoquait un sensible gonflement des exportations, qui prenaient même le pas, à la veille de la guerre, sur les entrées (57 000 t contre 37 000 t en 1939). Le port encore inachevé pourtant, semblait bien devoir donner toute satisfaction, et entraîner une certaine mise en valeur de l'hinterland, puisqu'en 1938, son trafic dépassait déjà 125 000 t, bien que seul le quai de batelage ait été alors en service.

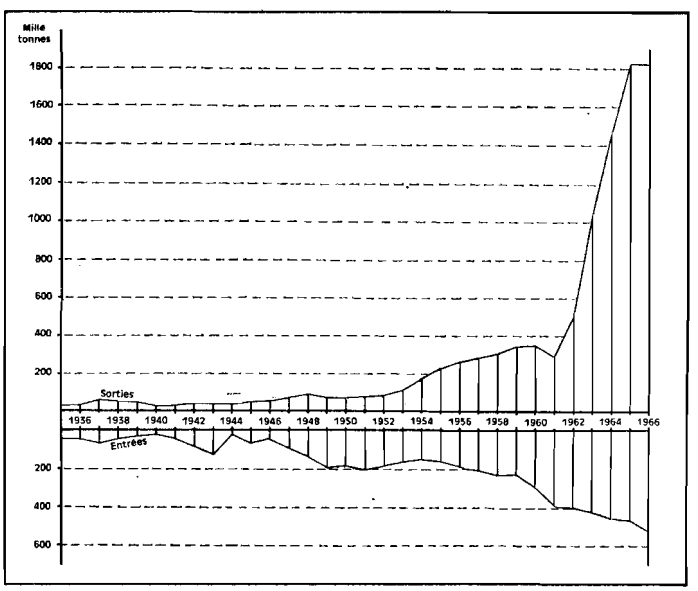


FIG. 116. — Évolution du trafic portuaire de Pointe-Noire.

Cet élan se trouvait malheureusement arrêté net par la guerre, et l'activité portuaire, jusqu'en 1946, devait connaître une succession de poussées et de chutes qui traduisaient la désorganisation de l'économie. En réalité, la brusque remontée de 1942 et 1943 (125 000 t et 167 000 t) était due seulement au transit du matériel militaire et du ravitaillement de l'armée du général Leclerc, car lorsque le théâtre des opérations se transporta hors de l'A.E.F., le port ne vit plus passer que 50 000 t (1944). Et si l'immédiate après-guerre fut marquée par une légère remontée, il fallut attendre que les mécanismes économiques se reconstituent, et que les liaisons avec l'Europe se rétablissent normalement, pour que Pointe-Noire retrouve un certain dynamisme. En 1946, le trafic, avec 100 000 t, était à peine supérieur à celui de 1936.

Ce fut seulement en 1947 que commença une nette progression, par un premier bond à 170 000 t, qui eut d'ailleurs pour effet de perturber gravement le fonctionnement d'un organisme quelque peu endormi. Le Service des Affaires économiques, négligeant l'analyse de la situation générale et de ses conséquences probables, s'était fié seulement aux données des années antérieures pour estimer à quelque 3 500 t mensuelles le rythme des importations ; or, dès décembre 1946, par un phénomène de rattrapage assez normal, ce furent près de 15 000 t qui arrivèrent, et tout

au long de 1947, chaque mois apporta un flux permanent de marchandises, variant de 4 000 à 16 000 t (moyenne mensuelle : 7 900 t) : 97 000 t en un an, plus du double de l'année précédente ! La nature même de ces importations était significative, puisque le ciment en constituait le quart à lui seul, les autres matériaux de construction le dixième, et le charbon (pour les locomotives), un autre dixième. Il s'y ajoutait beaucoup de véhicules et d'engins mécaniques, tandis que croissaient les entrées de produits alimentaires et de boissons. En même temps les exportations traditionnelles d'Afrique Équatoriale prenaient une certaine ampleur : coton de l'Oubangui-Chari et du Tchad méridional, palmistes, ramassés surtout au Moyen-Congo, café, minerai de plomb du Niari. Le bois ne jouait encore pratiquement aucun rôle (7 000 t), car les grumes arrivant à Pointe-Noire étaient plutôt destinées aux scieries locales, et le chargement des billes se faisait avant tout le long de la côte, en rade foraine (Bas-Kouilou, Conkouati). Le port connut donc un embouteillage considérable, qui provoqua une enquête administrative ; celle-ci mit en relief les défauts de l'organisation générale, et souligna les faiblesses du C.F.C.O. lui-même, dont le matériel usagé était à renouveler rapidement : quatre à six locomotives sur dix-huit étaient constamment en réparation ! Des mesures énergiques prises par un délégué du gouverneur général permirent de redresser la situation : utilisation maxima et rotation accélérée des wagons, enlèvement rapide des marchandises entreposées, encadrement et surveillance du personnel de manutention, etc. Dès l'année suivante, le fonctionnement du port redevenait normal, en dépit d'une nouvelle progression qui portait le trafic à 225 000 t, puis à 280 000 t en 1949.

Ce mouvement ascendant, dû avant tout au gonflement des importations (fig. 116) — elles avaient plus que quadruplé en quatre ans — devait ralentir bientôt, en même temps que tombait un peu la fièvre de construction et d'équipement des années postérieures à la guerre. Il allait même se renverser en 1952, au moment de la crise très grave affectant le commerce du bois. Celui-ci avait en effet commencé de prendre une place importante dans l'économie locale, moins d'ailleurs par le tonnage exporté, encore modeste (26 000 t en 1951) que par les effets secondaires de la marche des exploitations forestières, et plus encore peut-être par son influence psychologique. La récession qui se produisit alors sur le marché eut des conséquences dans plusieurs domaines. Si l'on vendit autant de bois en 1952 qu'en 1951 (mais cette stagnation était déjà significative dans un secteur en pleine expansion, car les forestiers en avaient coupé beaucoup plus !), on vit baisser de façon spectaculaire les importations de ciment (52 000 t au lieu de 82 000 t : les projets se mettaient en sommeil...) et dans une moindre mesure celles d'essence (12 000 t au lieu de 15 000 t), de véhicules, et même de produits alimentaires comme le sucre et le lait. La crise se prolongea en 1953, année où elle atteignit son maximum, le trafic du port retombant à son niveau de 1949 — 257 000 t — en dépit d'une reprise des exportations, et en particulier de celles du bois (40 000 t).

La comparaison des données statistiques et des graphiques (fig. 117) montre que de 1954 à 1962, c'est bien le bois qui a constitué l'essentiel du trafic portuaire. En 1954, il formait à peu près la moitié des exportations (46,1 %), qui avaient alors presque rattrapé le niveau des importations. Celles-ci reprenaient en effet lentement leur progression, se partageant à peu près également entre les matériaux de construction, les hydrocarbures et les produits alimentaires (boissons comprises). Au contraire, le bois voyait ses tonnages quadrupler à la sortie en moins de dix ans — 63 000 t en 1953, 269 000 t en 1962 — en dépit de la nouvelle crise ressentie en 1961, et du fléchissement constant des exportations de sciages. Alors que les premiers trains de manganèse parcouraient la nouvelle voie ferrée de la COMILOG, le trafic de Pointe-Noire frôlait en 1962 le million de tonnes : 950 000 t, dont 550 000 t aux exportations, et 400 000 t aux importations.

C'est évidemment le manganèse qui, à partir de 1963, a fait faire au trafic portuaire un bond spectaculaire. Dès la première année d'exploitation des gisements, 570 000 t transitaient par le Congo, tonnage qui avait été prévu comme un plafond à ne dépasser qu'au cours d'une seconde phase. Or, les besoins croissants de l'industrie mondiale entraînèrent une révision immédiate des objectifs initiaux. Pointe-Noire dut en évacuer ainsi 912 000 t en 1964, 1 190 000 t en 1965, et 1 125 000 t en 1966. De ce fait, sa fonction de port minéralier devenait la plus importante de toutes. Comme les autres produits d'exportation connaissaient aussi un accroissement de tonnage,

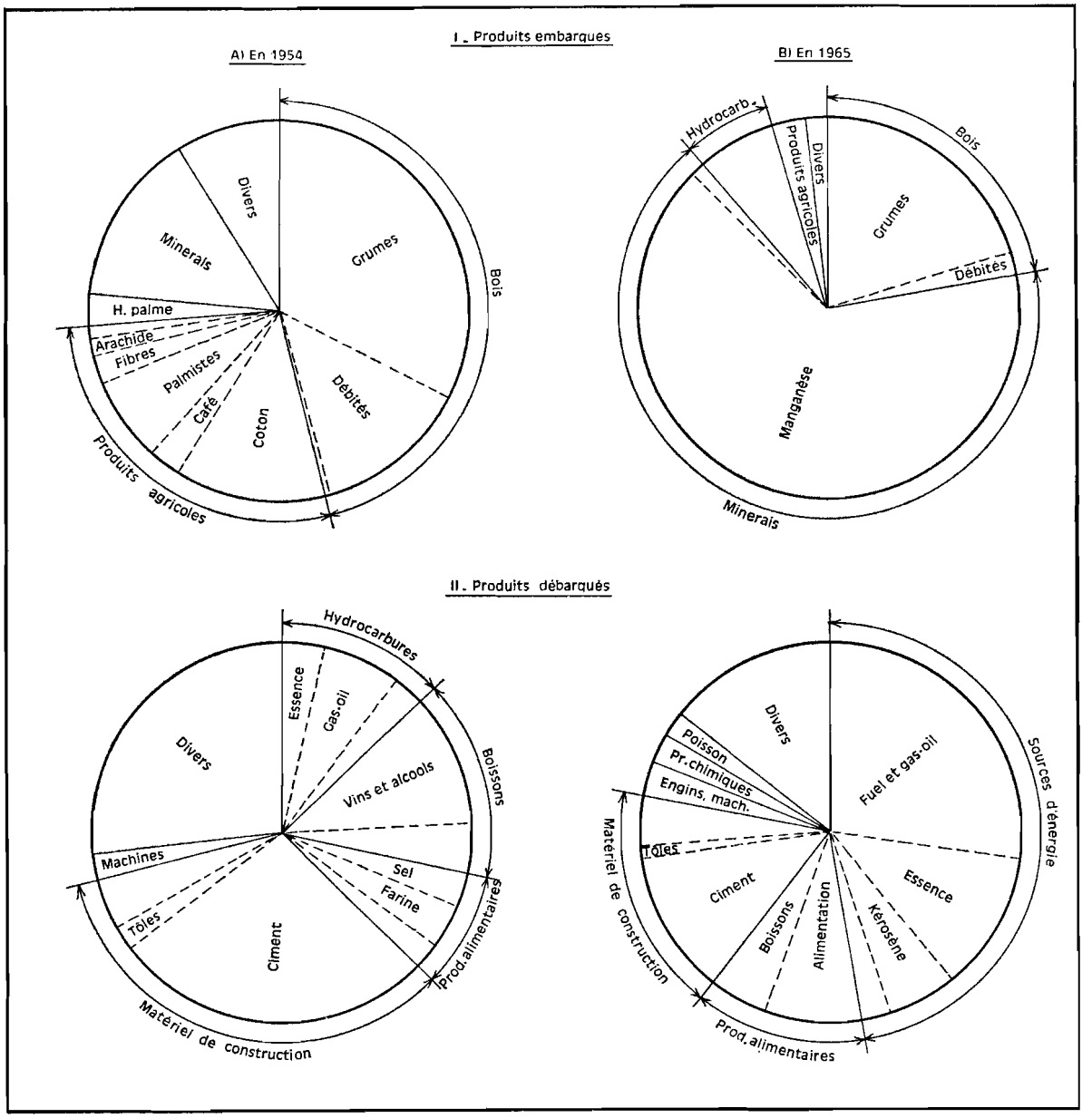


FIG. 117. — Évolution du trafic des principaux produits, à Pointe-Noire.

et que les entrées manifestaient une tendance identique, le trafic général du port s'établissait au-dessus de 2 300 000 t en 1966, ayant ainsi quintuplé au cours des dix dernières années, et décuplé depuis 1948.

B. LES FONCTIONS PORTUAIRES

Port « colonial » par définition, Pointe-Noire devait être utilisé d'abord à l'évacuation des richesses naturelles tirées des pays qu'il desservait, et au bénéfice desquels il avait été créé. En ce domaine, la réussite est incontestable, et l'analyse détaillée du trafic en donne une preuve éclatante : plus de 95 % du tonnage exporté sont constitués par trois produits seulement, les

minerais, le pétrole brut et le bois, dont une très minime partie subit un début de transformation. Mais, outre ces matières premières d'un grand volume et d'un poids considérable, Pointe-Noire évacue encore certains produits agricoles qui ne sont pas travaillés sur place ; la part des denrées manufacturées est donc réduite à fort peu de chose.

Dans ces conditions, c'est par le port que passent dans l'autre sens toutes les marchandises dont les États de l'Afrique Équatoriale ont besoin pour assurer, soit leur subsistance, soit le fonctionnement normal de leur économie, soit enfin leur développement : produits alimentaires, en petites quantités, produits pétroliers raffinés, matériaux de construction et biens d'équipement. Ainsi, les variations enregistrées dans les importations reflètent dans une certaine mesure la situation économique des pays intéressés.

Enfin, Pointe-Noire a vu naître, il y a une quinzaine d'années, une activité de pêche maritime de type industriel ; elle s'est renforcée récemment, sous une forme nouvelle et inattendue. L'avenir dira si le port en tirera un profit important.

1. Pointe-Noire, port d'exportation de matières premières.

Depuis sa création, Pointe-Noire a été dans une certaine mesure un port minéralier. L'exploitation des gisements de cuivre, puis de plomb et zinc de la Vallée du Niari, avait commencé bien avant la construction du chemin de fer, et leur existence pesa même un moment sur le choix du tracé. Après l'ouverture de la ligne, le minerai cessa d'être évacué par Matadi, via Brazzaville et Léopoldville, mais les tonnages en cause étaient faibles. Après la guerre de 1939-1945, ils restèrent compris entre 5 000 et 10 000 t de plomb et de zinc jusqu'en 1962, pour tomber même à 2 300 t en 1963, au moment où les réserves parurent épuisées. Cependant, dans le cadre d'accords passés entre les deux territoires voisins à partir de 1954, du cuivre venant du Haut-Katanga vint transiter par la rive droite, de Brazzaville à Pointe-Noire, où les lingots étaient embarqués à destination des fonderies belges. Ce trafic dura sept ans, atteignant 30 000 t par an (poids maximum prévu par les accords), et il ne fut interrompu que par les troubles qui éclatèrent au Congo-Kinshasa en 1960, et par la dégradation des relations qui s'ensuivirent. La relève devait heureusement être assurée par le manganèse de Franceville (ou Moanda, nom de la localité la plus proche du gisement) ; il est indiscutable que l'existence du C.F.C.O. et du port pesa d'un grand poids dans la décision de la COMILOG, qui aurait été obligée, dans une autre hypothèse, d'établir une voie d'évacuation beaucoup plus longue et de créer un port de toutes pièces. En 1960 et en 1961, on en vit passer quelques dizaines de tonnes, échantillons destinés aux études et aux analyses, mais déjà 93 000 t en 1962, alors que la nouvelle voie ferrée de raccordement s'achevait. Cependant, c'est 1963 qui a marqué vraiment la renaissance de cette fonction à Pointe-Noire, avec plus de 500 000 t évacuées, et l'on a dit quelle avait été la progression ultérieure. Parallèlement, se produisait une reprise de l'exploitation dans le Niari : la mine de Mpassa était équipée, et fournissait 12 600 t de galène et de blende en 1964, 16 000 t en 1965, autant en 1966. Le minerai contient aussi de la chalcosine à 60 %, mais en faible proportion. Enfin, c'est également par Pointe-Noire que passe le préconcentré uranifère d'origine gabonaise : environ un millier de tonnes, en provenance du gisement de Mounana.

La manipulation du manganèse, pour être menée avec le maximum d'efficacité, a été conçue de la façon la plus moderne. La COMILOG a obtenu l'usage prioritaire du môle G, où la profondeur à quai permet l'accostage de cargos minéraliers allant jusqu'à 25 000 t de port en lourd. Mais ce choix était dicté également par la présence du piège à sable, dans lequel les dépôts constituent des terre-pleins naturels utilisables pour le stockage du minerai. Une voie ferrée autorise l'approche des rames jusqu'à proximité du môle. Là, chaque wagon est pris par un basculeur qui le retourne dans une trémie. Le minerai est alors dirigé par un transporteur à courroies soit sur le parc de stockage, soit vers un élévateur-chargeur d'où il tombe directement dans la cale du navire à quai. La pesée est assurée au passage grâce à un appareillage électronique. Le stock peut aussi être repris par une sorte de grande pelle mécanique à godets dont la haute silhouette se découpe à présent sur l'Océan. Les opérations, quasi automatiques, se déroulent à raison de 1 200 t à l'heure.

Ce sont les États-Unis qui absorbent la part la plus importante du minerai (60 % en 1966) ; le reste part vers la France, la Belgique, l'Allemagne Fédérale, les Pays-Bas, le Canada. Les tonnages exportés ont cependant atteint un plafond qui ne peut pas être dépassé pour l'instant ; ce n'est pas le port qui constitue un goulet d'étranglement, car l'équipement en place est apte à un rendement bien supérieur, mais le téléphérique par lequel le minerai est transporté entre Moanda et Mbinda, tête de ligne de la voie ferrée. Il se pose aussi des problèmes de fret maritime ; il n'y a pas toujours assez de minéraliers disponibles, et le stock atteint par moments sur le port un volume impressionnant. Par ailleurs, le marché connaît un certain resserrement, et le placement de la production n'est pas toujours aisé.

Au contraire du manganèse, le pétrole est une richesse naturelle congolaise, puisqu'il est exploité à Pointe-Indienne. Les tonnages exportés peuvent figurer sur les statistiques portuaires au chapitre des sorties, mais ils ne passent pas réellement par le port. Le pétrole est en effet amené par un pipe-line de quelques kilomètres jusqu'à un centre de stockage situé près de la côte, non loin de l'endroit où la Rivière Rouge se jette dans la baie. Des réservoirs, il est refoulé par une conduite sous-marine jusqu'aux tankers ancrés à quelque distance. Les exportations suivent exactement la courbe de la production : elles ont commencé en 1960 avec 34 000 t, ont atteint leur maximum deux ans plus tard avec 118 000 t, puis ont décru, tombant à 71 000 t en 1965. Il y a bien peu de chances pour que le mouvement s'inverse, puisque le gisement s'épuise, et que les recherches pour en trouver d'autres sont restées vaines. Pourtant, Pointe-Noire joue un petit rôle de port pétrolier, en réexpédiant des produits raffinés vers le Gabon, par cabotage. L'augmentation des besoins explique que cette activité secondaire ait porté sur 16 000 t en 1955, 45 000 t en 1960, et 64 500 t en 1966 ; mais un changement va intervenir dans un avenir rapproché : la construction d'une raffinerie à Port-Gentil, décidée par les États de l'Union douanière, fera du Gabon le fournisseur des pays membres, et par conséquent du Congo. Le courant se trouvera inversé.

L'exportation du bois sous ses diverses formes offre davantage de difficultés que celle du manganèse, et sa commercialisation, qui doit obéir à certaines règles, met en jeu des mécanismes économiques plus délicats et plus complexes. Si le manganèse est produit, transporté, exporté, et dans une large mesure consommé par la même société, ou du moins ses principaux actionnaires, il y a au contraire presque toujours dissociation entre producteurs, vendeurs et consommateurs de bois. En outre, des facteurs physiques interviennent, contre lesquels l'homme est à peu près impuissant. Par exemple, si rien ne s'oppose à la régularité de l'abattage des arbres en forêt (le coupeur s'abrite le temps d'une averse et reprend ensuite son travail), la traction des grumes jusqu'aux parcs à bois, puis leur évacuation des chantiers jusqu'aux points d'embarquement (gare ou port), sont très largement tributaires des conditions météorologiques. La saison sèche étant la plus favorable au roulage, le transport connaît chaque année une période d'activité maxima entre les mois de mai et d'octobre. En conséquence, le C.F.C.O. doit offrir à cette époque le plus grand nombre possible de wagons, et assurer leur rotation rapide, en particulier entre Dolisie et Pointe-Noire. Par la route, n'arrivent directement au port que de très belles grumes, ou des essences non flottables venues à Bas-Kouilou par voie d'eau (radeaux ou chalands), ou la production de la société FORALAC dont les chantiers sont situés dans la partie méridionale de la façade maritime. Jusqu'en 1965, le Cabinda faisait aussi passer une partie de ses bois par Pointe-Noire, mais ce courant s'est trouvé interrompu par la rupture des relations diplomatiques entre le Congo-Brazzaville et le Portugal.

Avant d'être chargées sur un bateau, les billes de bois subissent un certain nombre d'opérations qui sont du ressort des maisons de courtage. Celles-ci ont leur siège à Pointe-Noire, quelquefois un représentant à Dolisie, et jouent un rôle capital dans la commercialisation, en faisant la liaison entre producteurs et utilisateurs. Ce sont elles souvent qui permettent aux exploitants de travailler, en avançant des sommes à valoir sur la production, ou en achetant et payant « sur chantier » ; mais en contrepartie, elles contrôlent de près les forestiers avec lesquels elles entretiennent des contacts étroits ; dans plusieurs cas, elles ont été amenées à prendre elles-mêmes en main, directement, l'exploitation de la forêt.

Le producteur cherchant à se débarrasser très vite de ses bois, le port est tenu d'offrir un ensemble de services bien organisés. A leur arrivée à Pointe-Noire, les wagons ou les camions chargés de grumes dont toutes portent la marque de l'exportateur, sont dirigés vers de vastes parcs à bois, gérés par les sociétés de manutention et d'acconage : Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis (C.M.C.R.), Société Ouest-Africaine d'Entreprises Maritimes (S.O.A.E.M.) et Société Commerciale des Ports d'Afrique Occidentale (SOCOPAO). Au déchargement, chaque grume est mesurée et cubée par les courtiers ou par les employés des sociétés forestières lorsqu'elles exportent elles-mêmes, comme la Société Forestière du Niari. Dans le cas de l'okoumé, quelle qu'en soit l'origine, toute les opérations sont du ressort de l'Office des Bois, détenteur d'un monopole absolu. Les grumes sont ensuite triées selon leur nature, leurs dimensions, leurs qualités, car il existe des normes très précises dont dépend le classement dans telle ou telle catégorie, donc le prix de vente[1] ; anomalies et défauts donnent lieu à des pénalisations ; au contraire, des primes de qualité sont accordées aux billes présentant les qualités « idéales » réclamées par l'industrie.

Les courtiers procèdent ensuite à la constitution de lots qui correspondent aux besoins des importateurs ayant passé commande ; puis ces lots sont « approchés », c'est-à-dire rechargés sur des remorques et des wagons pour être amenés à proximité des quais. Un dernier tri et un contrôle douanier ont lieu lorsque le cargo attendu est arrivé. Des chariots à fourche viennent alors reprendre les grumes et les disposer sous les mâts de charge pour embarquement immédiat et arrimage. Ce schéma donne une idée de la cascade de manipulations à laquelle donne lieu le commerce des bois, du va-et-vient qu'il entraîne à l'intérieur du port, de la gêne qu'il impose aux autres opérations ; les allées et venues permanentes de chariots-élévateurs portant trois ou quatre billes qui ont jusqu'à 13 m de long, entravent la circulation générale ; or, elles se produisent tout le long du môle D et sur une partie du môle G. Plusieurs rapports ont signalé le caractère assez irrationnel de ces manipulations et indiqué quel progrès serait la constitution de lots et le contrôle des bois avant le chargement sur wagons, à la gare expéditrice. Mais ceci supposerait entre Pointe-Noire et les points d'embarquement une liaison permanente et rapide qui n'est pas encore établie.

La situation revêtit une certaine gravité en 1960, où des conditions physiques et économiques exceptionnellement favorables donnèrent un coup de fouet à la production : les gares et le port furent rapidement encombrés, et les forestiers estimèrent à 30 000 m³ le volume de bois qu'ils n'avaient pu évacuer à temps. On décida donc d'introduire dans le port même la technique du flottage, du moins pour les essences qui s'y prêtent sans dommage. Les lots sont désormais mis à l'eau à proximité des parcs à bois, arrimés en une sorte de radeau sommaire, et remorqués le moment venu près des cargos. Le chargement peut ainsi se faire du côté des bassins, laissant les quais libres pour d'autres opérations. La spécialisation du môle I, nouvellement construit, doit d'ailleurs résoudre en grande partie le problème de l'encombrement du port, et dès la fin de 1965, des grumes flottaient déjà en grand nombre à son extrémité. En 1966, sur 415 000 t de grumes, 150 000 ont été embarquées de cette façon (36 %).

L'urgence d'une telle mesure s'imposait, eu égard à la croissance rapide des exportations de bois par Pointe-Noire. On a eu l'occasion de dire plus haut par quelles vicissitudes elles étaient passées ; la courbe qu'elles dessinent (fig. 118) porte bien la trace des crises et des récessions du marché international — 1952, 1956, 1961 — mais montre cependant la constance d'une progression qui ne s'est jamais démentie : elles ont été multipliées par vingt en quinze ans (19 000 t en

1. Il existe depuis 1960, trois classes principales appelées classe I, classe II et classe III, et deux classes intermédiaires : I/II et II/III. Un lot, pour être de « qualité loyale et marchande » (Q.L.M.) doit comprendre 50 % de son volume ou de son tonnage en I, 35 % en II et 15 % en III ; pour être de « qualité supérieure » (Q.S.), 50 % de II et 50 % de III. La très forte demande qui s'est manifestée au cours des dix dernières années, en poussant les industries consommatrices à se contenter aisément, a entraîné une baisse générale de la qualité moyenne. Ainsi, les exportations du Congo et du Gabon en okoumé comprenaient en 1951 61,1 % de Q.L.M., et 30,2 % de Q.S. ; en 1962, elles comportaient 9,5 % de Q.L.M., 42,6 % de Q.S., 8,1 % de « 3e choix », 18,4 % de « qualité sciage » et 21,3 % de « qualité inférieure ». Le diamètre des billes fait également l'objet d'un contrôle sévère : une bille de limba ne peut avoir un diamètre inférieur à 60 cm pour être classée en Q.L.M., avec cependant une petite marge de tolérance.

1950), et ont septuplé au cours des douze dernières années (1954 : 63 000 t ; 1966 : 447 000 t). Mais l'évolution n'a pas été la même pour les bois bruts et pour les bois ouvrés.

Le Congo a toujours placé à l'extérieur une certaine quantité de bois d'œuvre produite par les scieries du pays, et certaines entreprises du sud de la R.C.A. utilisent également le port de Pointe-Noire pour évacuer leur production. Mais la distance est grande jusqu'aux utilisateurs, et il faut des circonstances particulières pour que ce commerce se maintienne. En fait, la demande n'a été forte que jusqu'en 1958 (45 000 t), mais la concurrence de pays mieux placés et la fermeture de certains marchés comme l'Angleterre firent retomber les exportations à un niveau très bas (12 000 t en 1963) qui ne s'est pratiquement pas relevé depuis : 14 500 t en 1966. Il y a dans ce

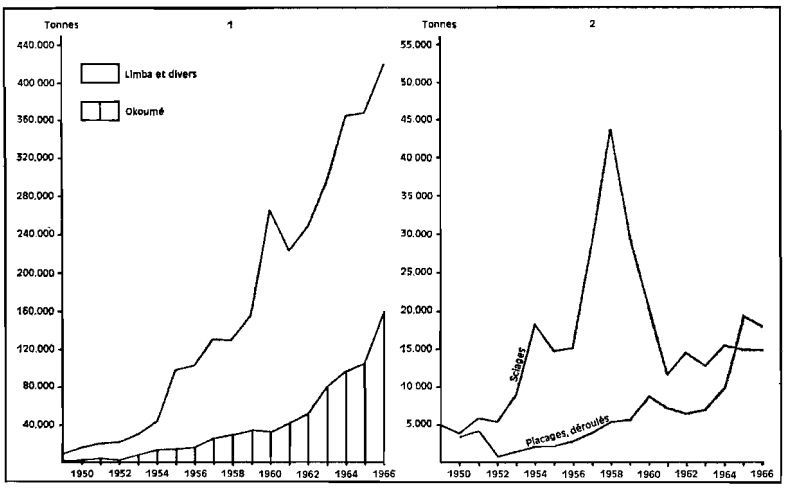


FIG. 118. — Les exportations de bois par Pointe-Noire
(1) Bois en grumes. (2) Bois ouvrés.

domaine une crise indiscutable sur le plan national. Par contre, la situation est bien meilleure dans l'industrie des déroulages : de nouvelles industries se sont installées récemment, et après avoir longtemps stagné entre 1 000 et 3 000 t par an, les exportations de déroulés ont atteint 18 000 t en 1966 et elles pourraient encore augmenter. Leur orientation est double : elles sont destinées presque exclusivement aux deux États qui contrôlent financièrement les usines : l'Union Sud-Africaine et Israël.

Le marché du bois en grumes est plus largement ouvert. Pendant la guerre, l'Afrique du Sud était à peu près la seule à en acheter de faibles quantités ; le courant d'exportation n'a pris une réelle ampleur qu'à partir de 1950-1951, où il dépassa pour la première fois 20 000 t par an. C'est à ce moment-là aussi qu'apparut un nouvel acheteur, encore bien discret (moins de 2 000 t), mais qui allait prendre rapidement une importance primordiale pour le Congo : l'Allemagne de l'Ouest. Jusqu'à cette date, les importateurs s'étaient intéressés avant tout à l'okoumé comme bois de déroulage, et le Gabon en était le fournisseur quasi exclusif. La République Fédérale allemande, tout en acquérant des quantités croissantes d'okoumé, se tourna cependant vers le limba, stimulant ainsi une production jusque-là un peu négligée, et permettant la mise en coupe de toute la région située au sud de l'aire des okoumés. Dès 1955, 100 000 t de grumes sortaient par Pointe-Noire, 270 000 t en 1960 et 415 000 t en 1966. La composition de ces exportations a reflété les changements intervenus dans l'implantation géographique des chantiers : les réserves d'okoumé se sont épuisées dans le Kouilou vers 1960, et il y eut une période difficile pour cette essence, avant que les sociétés ne soient réinstallées dans la zone II pour attaquer la forêt du Chaillu. Le limba, dont la domination a été longtemps incontestée, a perdu de son importance au profit de son rival, ainsi que des acajous et des bois divers, de plus en plus demandés. La clientèle n'est d'ailleurs pas la même pour les deux principales essences.

Les exportations d'okoumé se partagent entre quatre gros acheteurs. L'Allemagne de l'Ouest vient en tête, avec 31,3 % du tonnage ; elle a supplanté la France (22,5 %) qui se sert davantage au Gabon, mais qui vient cependant avant Israël (15 %) et les Pays-Bas (13,7 %). Les 17,5 % restants vont à de petits importateurs qui prennent quelques milliers de tonnes, sinon quelques centaines, et dont les plus intéressants ont été récemment la Hongrie (4,5 %), la Grande-Bretagne (4,5 %) et la Belgique (2,5 %). Ce sont donc les pays du Marché commun qui sont les meilleurs clients, avec 70 % des achats. La situation est différente pour le limba, qui ne constitue guère plus de la moitié des exportations ; la liste des acheteurs est plus réduite encore. L'Allemagne Fédérale se taille la part du lion : 74,8 % des sorties lui sont destinées ; la Belgique (15,5 %) et les Pays-Bas (5,9 %) absorbent presque tout le reste. La France n'est pas ici partie prenante ; elle s'intéresse pourtant aux bois divers, aux acajous (sipo, sapelli), mais moins encore que ses voisins comme l'Allemagne (60 % du douka, 40 % du sipo), ou la Belgique.

Ainsi, les exportations de bois brut qui passent par Pointe-Noire vont pour plus de la moitié vers l'Allemagne de l'Ouest (53,3 %), pour 10 % vers la Belgique, et la France ne vient qu'en troisième position (9,7 %), devançant les Pays-Bas (8 %) et la Grande-Bretagne (4 %). Par le jeu des liens commerciaux établis depuis longtemps, c'est donc des pays du Marché commun que dépend avant tout le Congo pour la vente de son bois, et en général des États d'Europe Occidentale. C'est bien pourquoi, sur les sept principaux exportateurs établis à Pointe-Noire (à l'exclusion de l'Office des Bois), deux sont allemands, deux sont hollandais, et deux sont danois. Cette sujétion étroite, à propos d'un produit qui fournit au pays une part considérable de ses ressources financières, n'a pas échappé au gouvernement congolais ; il a donc cherché à nouer des relations nouvelles. C'est à cette politique que l'on doit de voir apparaître, sur la liste des clients, plusieurs pays de l'Est européen, et notamment la Hongrie, la Pologne, la Tchécoslovaquie. Mais les cargos en partance pour Rotterdam, Brême ou Hambourg, seront encore longtemps les plus nombreux à quitter le port, chargés de grumes jusqu'aux ponts supérieurs.

Pointe-Noire est encore exportateur de produits agricoles bruts ou travaillés. Bien que les tonnages de plusieurs d'entre eux aient augmenté dans d'assez fortes proportions, leur part relative s'est trouvée réduite par l'écrasante prépondérance des minerais et des bois. Les produits de cueillette ou de ramassage ont été les premiers à prendre le chemin de l'Europe, puisqu'ils étaient immédiatement disponibles ; mais si les peaux, la cire, le copal, le caoutchouc ont passé et passent encore par petites quantités, ce sont les palmistes qui ont toujours tenu la première place. Dès la période de construction du C.F.C.O., les Services économiques s'inquiétaient de l'ouverture de pistes vers les zones riches en arbres, comme celles de Kimongo ou de Ncessé. Le réseau des marchés couvrant chacun des districts avait pour but essentiel de drainer vers Pointe-Noire le plus possible de palmistes, qu'achetaient les principales sociétés commerciales : S.C.K.N., C.C.S.O., etc. Depuis 1944, les exportations annuelles sont comprises entre 6 000 et 10 000 t, en dépit de certaines modifications intervenues dans l'origine du produit : si l'ensemble du Congo, et pour une faible part la R.C.A. participent à la production, le ramassage dans les palmeraies naturelles s'est bien ralenti, mais il a été compensé par la hausse de la production dans les palmeraies artificielles du bassin congolais.

Parmi les produits de l'agriculture, certains n'ont fait dans les statistiques qu'une apparition éphémère ; c'est par exemple le cas du sisal, dont on crut un moment le succès assuré, en particulier dans le Niari ; de 1 500 à 3 500 t sortirent par Pointe-Noire entre 1951 et 1958. C'est aussi celui des bananes, exportées seulement de 1956 à 1962 (maximum : 1 400 t en 1960). Par contre, arachides, café et coton, connaissent un meilleur sort (fig. 119). Les premières viennent presque uniquement du Congo sud-occidental, dont une partie de la récolte est cependant travaillée sur place, soit par des récoltants qui vendent l'huile ou la pâte obtenue par broyage et malaxage, soit surtout par l'huilerie de la S.I.A.N., à Kayes. Celle-ci pourrait en absorber davantage, mais le pays est tenu d'en exporter pour faire face à certains accords internationaux. Les aléas climatiques entraînent de fortes variations dans la production, et par conséquent dans les exportations, qui sont en baisse depuis l'année record de 1957 (11 500 t) ; il n'en a été vendu en 1966 que 775 t. L'évolution générale est inverse pour le café, pour lequel un certain engouement s'est manifesté entre 1955 et

Ph. 55. — *Au Grand Marché de Pointe-Noire.*

Ici, les marchandes de foufou (farine de manioc). On aperçoit aussi une cuvette de beignets. Les parapluies servent en réalité de parasols.

Ph. 56. — *Le port de Pointe-Noire* (vue aérienne).

A droite, le piège à sable dont l'extension a rendu nécessaire le déplacement de la passe. Au centre, le môle I, en cours d'aménagement ; à gauche, bois flottés en instance de chargement.

Ph. 57. — *Une usine de déroulage, à Pointe-Noire.*

Les déroulés sont entraînés jusqu'à la découpeuse. Au fond, stock de déroulés conditionnés pour l'exportation.

PH. 58. — *La route du Mayombe, après une tornade.*

La route a été transformée en bourbier par la chute de plusieurs arbres qu'il a fallu débiter à la hache et à la scie, afin d'ouvrir un passage aux véhicules bloqués pendant près d'une journée.

PH. 59. — *Le bac de la Conkouati.*

Bac à moteur, franchissant le lac, et pouvant porter deux véhicules. La traversée dure près de trois quarts d'heure. Montée et descente sont toujours assez délicates.

PH. 60. — *Une boutique de village, près du lac Cayo.*

On y trouve un petit échantillonnage de produits alimentaires ou ménagers d'usage courant, des cigarettes, du pétrole. Les bouteilles de vin et de limonade se trouvent plus bas.

1960 au Congo, après une longue période où il n'était guère, aux yeux des ruraux, que « la culture du Commandant ». Les tonnages expédiés sont donc allés en progressant depuis dix ans, passant de 2 700 t en 1955 à 12 200 t en 1966, mais restent affectés par la baisse des récoltes qui se produit de temps en temps ; elle explique le profil en dents de scie de la courbe. Pointe-Noire est d'ailleurs ici le port de la République Centrafricaine plus que du Congo, car c'est le café de la Lobaye et de la Haute-Sangha qui fournit la plus grosse partie du contingent annuel (90 %), après un long périple effectué par voie d'eau (Sangha et Oubangui, puis Congo) et par chemin de fer.

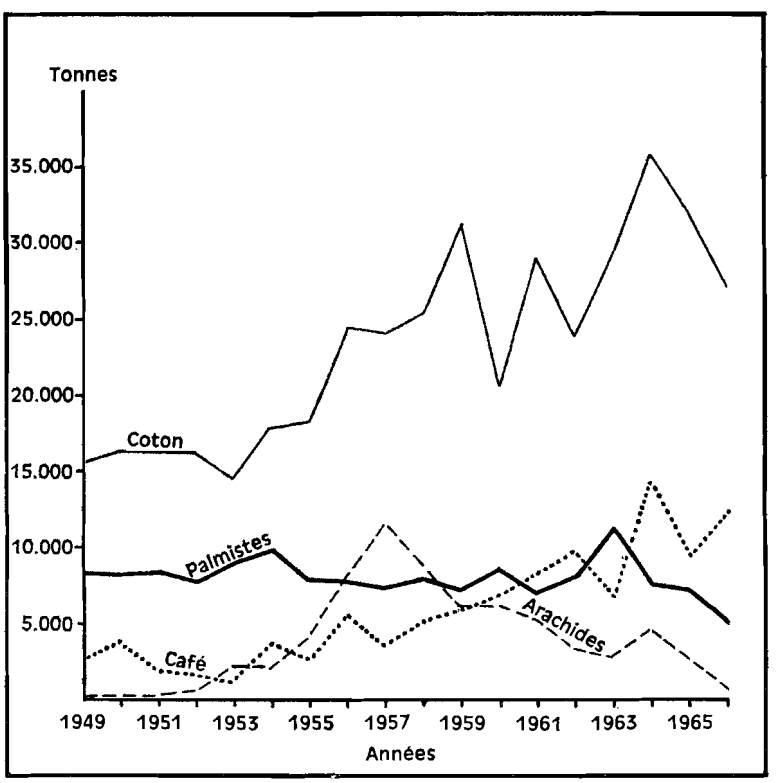


FIG. 119. — Les exportations de produits agricoles par Pointe-Noire.

Enfin, le coton occupe une place à part dans le trafic du port. Il ne fait que transiter à travers le territoire congolais sur lequel il n'a pas été cultivé jusqu'à présent, en dépit des projets élaborés et des études agronomiques menées à son sujet dans le Niari. C'est donc la récolte de la R.C.A. qui passe par Pointe-Noire, du moins la partie non transformée dans les usines nationales. Culture « coloniale », très largement imposée à la paysannerie, le coton a fini par être pour le pays d'un intérêt vital. Avant l'indépendance, les tonnages commercialisés par Pointe-Noire étaient en progression rapide, atteignant un maximum de 31 000 t en 1959. En 1960, beaucoup de producteurs crurent que l'évolution politique signifiait l'abandon total des contraintes, et les expéditions s'effondrèrent dans la proportion d'un tiers ; mais le gouvernement réagit vigoureusement, et s'efforça de remonter cette pente dangereuse ; il semble y être parvenu, puisque les quantités transportées ont à nouveau dépassé 30 000 t en 1964 et en 1965.

Afin d'assurer le contrôle permanent de la qualité, le port possède un service du conditionnement, qui est chargé d'examiner et de reclasser les produits exportables, que le stockage dans les centres de ramassage et le transit sur de longues distances ont parfois abîmés. Ils doivent alors subir des réfactions, et des quantités variables peuvent être refusées. Ainsi, en 1961, 714 t d'arachides en coque sur 2 396 t ont été jugées inexportables à leur arrivée dans le port ; 113 t

de cacao sur 824 subirent le même sort, et 176 t sur 1 073 en 1963. Café, bananes, tabac subissent un examen aussi sévère, qui a entraîné à la longue une amélioration sensible de la qualité d'ensemble, pour le plus grand bénéfice du producteur, qui retire de sa marchandise un meilleur prix.

La place des produits d'origine agricole dans le trafic portuaire est aujourd'hui très faible : environ 3 %. Cela tient au fait que l'agriculture de subsistance domine encore largement dans l'économie rurale, et que les cultures commerciales sont pratiquées avant tout à l'échelle familiale, et par des méthodes qui ne peuvent aboutir à des productions de masse. Seul, le coton revêt un peu l'aspect d'une monoculture en R.C.A., dans la mesure où chaque exploitation en a une parcelle, mais une partie de la récolte est absorbée par les usines à l'intérieur même des frontières. Ce secteur industriel, longtemps insignifiant au Congo, s'est cependant développé dans plusieurs domaines, ce qui explique pourquoi Pointe-Noire est aussi exportateur de produits manufacturés. Ils dérivent de la transformation des oléagineux et du traitement de la canne à sucre. Il y a moins de six ans que le Congo couvre sa consommation de sucre, grâce à la plantation et à la sucrerie de la S.I.A.N., à Jacob. Le courant commercial s'est donc renversé, et se dirige désormais vers l'extérieur. Il avait été d'abord orienté vers la R.C.A. et le Tchad ; néanmoins, les quantités croissantes produites chaque année ont obligé la société à chercher de nouveaux clients, et c'est ainsi que 2 500 t sont sorties par Pointe-Noire en 1965 et 9 400 t en 1966, à destination du Cameroun, de Côte d'Ivoire et du Gabon. Dans un proche avenir, les exportations de sucre vers les États d'Afrique de l'Ouest et même d'Afrique du Nord augmenteront considérablement, car les projets en cours de réalisation dans le Niari prévoient le placement à l'extérieur de 100 000 t de sucre au moins. Pointe-Noire pourra donc faire figure de port sucrier, mais ce n'est encore qu'un espoir.

Par contre, le traitement des oléagineux n'offre pas des perspectives aussi vastes. La production d'huile d'arachides, de tourteaux et d'huile de palme est en partie consommée au Congo même. Une faible quantité en est exportée, soit au Gabon (huile d'arachides), soit en Europe (huile de palme, tourteaux). L'huile de palme passe obligatoirement au port, par la station de stockage en vrac, créée en 1958-1959, et gérée conjointement par la Chambre de Commerce et l'organisation nationale de commercialisation. Les fûts arrivant des huileries sont pesés, et un prélèvement est fait sur chacun d'eux aux fins d'analyse. Le degré d'acidité détermine le sort qui sera réservé au produit : s'il est supérieur à 7, l'huile est classée en « retrait » (non exportable), et elle est vendue sur place aux commerçants, aux cantines et aux savonneries ; c'est pourquoi beaucoup de détaillants du Village viennent ici se fournir, emportant un ou deux fûts qui seront revendus dans les petites boutiques ou devant les concessions individuelles, dans des bouteilles de potions, de coca-cola, d'eau gazeuse, etc. L'huile exportable est pompée dans dix cuves d'une contenance globale de 1 200 t, dont chacune est réservée à un producteur important : plantations de la Sangha, plantations de l'Équateur... Elle reste en attente. Lorsque l'ordre d'embarquement arrive, l'huile est réchauffée, contrôlée une seconde fois, puis refoulée directement dans le bateau, grâce à un oléoduc muni de vannes à chaque poste d'amarrage du quai D. Un prélèvement est fait à nouveau tous les quart d'heure, afin de vérifier l'homogénéité de la cargaison. Enfin, quand le chargement est achevé, une bouteille d'échantillon est cachetée, pour servir de garantie quant à l'acidité du produit livré, et éviter les réclamations de l'acheteur. Ce système extrêmement pratique n'est évidemment utilisable qu'avec des bateaux équipés de réservoirs à huile. Ce n'était pas le cas des cargos venus chercher l'huile achetée par la Chine populaire en 1965 ; il fallut donc procéder à une remise en fûts longue et onéreuse, qui n'avait pas été prévue. La fermeture de plusieurs huileries semi-artisanales, une augmentation réelle de la consommation intérieure, ont d'ailleurs beaucoup réduit les quantités exportables : de 4 150 t en 1960, elles sont tombées à 780 t en 1966.

Ainsi, Pointe-Noire nous apparaît comme un port exportant presque exclusivement des marchandises brutes, provenant parfois de très loin à l'intérieur : 500 km environ pour le manganèse, et plus de 1 000 km pour certaines grumes (Congo septentrional) ; coton et café font un chemin bien plus long encore. La place réduite tenue par les matières premières agricoles et les produits fabriqués est un indice du faible degré de développement économique atteint jusqu'ici

par les États desservis, en dépit de certaines réalisations spectaculaires. Mais le tableau serait incomplet, s'il ne comportait pas aussi une vue d'ensemble des besoins ; c'est l'analyse des importations qui peut la donner.

2. Pointe-Noire et les besoins de l'Afrique Équatoriale.

Les produits débarquant à Pointe-Noire n'ont pratiquement pas changé de nature depuis quinze ans, et l'on peut toujours les classer sous quatre rubriques : les sources d'énergie, les matériaux de construction, les produits alimentaires, et les biens d'équipement. Ce sont leurs volumes respectifs qui ont subi de sérieuses modifications, dont l'ampleur correspond parfois à une évolution générale. Aussitôt après la guerre, les sources d'énergie ne représentaient que moins d'un dixième des tonnages débarqués : il n'y avait encore que peu de véhicules et de machines en fonctionnement[1]. Les besoins en gasoil et en essence étaient donc réduits. Par contre, les locomotives du C.F.C.O. étaient encore à vapeur, et les importations de houille durèrent jusqu'à ce que les machines diesel soient seules en service (on en relève 3 000 t encore en 1955, mais pour la dernière fois). Le très rapide développement de la circulation automobile et des transports routiers, puis l'importance majeure prise par Brazzaville comme escale aérienne, l'installation d'une flottille de pêche à Pointe-Noire, provoquèrent une croissance impressionnante des entrées d'hydrocarbures (fig. 120) : 30 000 t en 1950, 100 000 t en 1960, 260 000 t en 1966 ! Une certaine quantité passe d'ailleurs par le Congo-Kinshasa avant de remonter le fleuve jusqu'à Bangui. Les sources d'énergie représentent ainsi 47 % des produits débarqués, dont beaucoup de fuel et de gasoil (27 %), tandis que le kérosène (6 %) a partiellement remplacé l'essence et le pétrole (12 %).

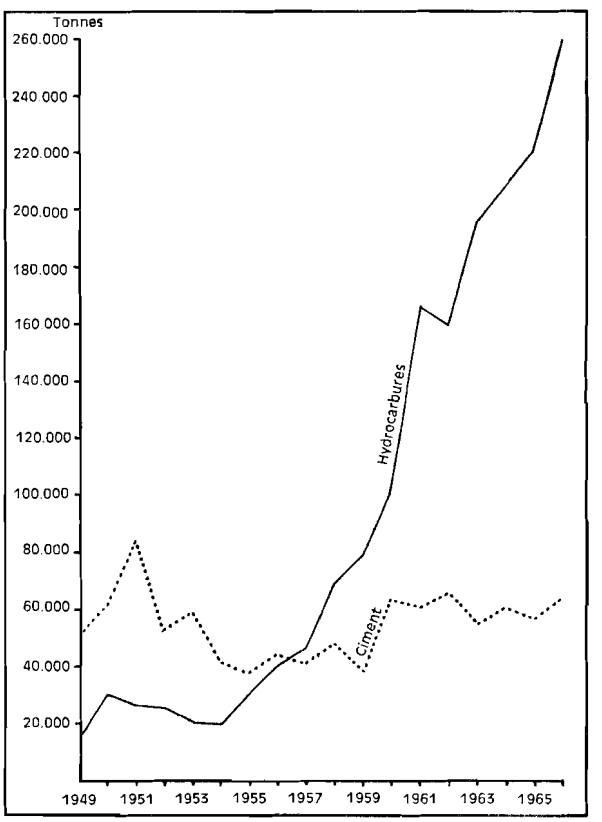


FIG. 120. — Les importations d'hydrocarbures et de ciment.

Si le pétrole brut produit par le Congo est expédié tout entier vers la France, les produits raffinés ont une origine très variée. La plus grosse part arrive d'Amérique Centrale et d'Amérique du Sud : Antilles néerlandaises et Venezuela : 49,4 % ; mais on relève parmi les fournisseurs l'Iran (9,2 %), l'Arabie Séoudite (4,5 %), le Nigéria (2,7 %), et surtout l'Italie (25,7 %) qui s'est depuis peu taillé une place de choix grâce au dynamisme de l'E.N.I. (Mattei), qui commercialise les hydrocarbures sous la marque AGIP (essence, gaz butane). Cette répartition, valable pour 1966, est naturellement sujette à modifications, dans la mesure où la concurrence entre compagnies est très vive : ainsi, la part de l'Italie n'était que de 12,4 % en 1964.

Le stockage des produits dans le port d'arrivée a entraîné en 1953 la signature d'une convention entre le Gouvernement Général et la Compagnie Française des Dépôts Pétroliers en Afrique Centrale

1. En 1945, on estimait officiellement à 2 850 le nombre des véhicules automobiles civils, de toute nature, circulant dans les quatre territoires d'Afrique Équatoriale (*Annuaire Statistique de l'A.E.F.*, vol. 1, 1936-1950).

(C.F.D.P.A.), pour la construction et l'exploitation de réservoirs dans l'enceinte portuaire. L'année suivante, les sociétés constituantes — Shell, Texaco, Socony Vacuum, Pétrocongo — substituaient à la C.F.D.P.A. la Société Dépôts Océan-Congo (D.O.C.), chargée de toutes les opérations de stockage et de transport. Les réservoirs construits à Pointe-Noire avaient en 1957 une capacité totale de 18 000 m³ ; elle a été portée depuis à 44 000 m³ ; et en 1965, la Société AGIP achevait sa propre station, de 12 000 m³. En outre, Transcogaz BP dispose d'un dépôt de 1 000 m³ réservé au butane. L'emplacement de cet ensemble pétrolier est médiocre : tout le port de commerce se trouve sous le vent du dépôt. C'est pourquoi les projets d'extension de 1957 envisageaient son transfert de l'autre côté de la baie, au nord de la Songolo, où se trouvent aujourd'hui les réservoirs de pétrole brut ; mais cette opération est de plus en plus difficile à réaliser.

Les matériaux de construction ont longtemps tenu la première place en tonnage dans les importations (33,6 % en 1954) ; ils n'en représentent plus aujourd'hui que 15,5 %. Les besoins ont en effet été considérables, les périodes de construction intensive ayant été marquées par une brusque progression des entrées, suivies par une chute relative. C'est le ciment qui constitue le meilleur indicateur de cette évolution. De 1945 à 1959, il arrive en quantités toujours plus élevées : 1949, 51 000 t ; 1951, 82 000 t ; mais les entrées se stabilisent ensuite entre 40 000 et 50 000 t jusqu'en 1959, avant de connaître un nouvel essor, plus modéré que le premier : environ 60 000 t : l'accession à l'indépendance a entraîné un certain nombre de constructions. Le premier fournisseur a été jusqu'en 1964 l'Angola (55 %) ; il était suivi par la Belgique (18 %) et la France (16 %). Dès 1964, de petites quantités arrivaient de Chine populaire, et la rupture avec le Portugal entraîna en 1965 une pénurie soudaine, qui rendit urgente une réorientation des rapports commerciaux. L'U.R.S.S. dans une large mesure (62 %), ainsi que la France, suppléèrent à l'Angola. Cependant, le ciment cessera bientôt d'être un produit d'importation. Une société allemande construit en effet une grosse cimenterie près de Loutété (Vallée du Niari). La matière première sera fournie par les calcaires locaux, d'excellente qualité, et la production, dès 1968 ou 1969, couvrira sans doute les besoins du Congo et de la R.C.A. Le Congo deviendra donc vendeur de ciment, comme il est devenu vendeur de sucre.

L'importation des tôles s'est montrée bien plus régulière, car elles sont utilisées surtout par la population africaine pour la couverture des habitations. L'extension des agglomérations urbaines principales et secondaires assure donc la pérennité de la demande ; mais les besoins se font sentir également en brousse, surtout dans les régions de cultures commerciales, où les gains sont fréquemment consacrés au remplacement du toit en matériau traditionnel (paille, feuilles ou tuiles de bambou) par un toit de tôle ondulée (Vallée du Niari, Pool, Sangha). La moyenne des entrées est de 6 000 t.

La part des produits alimentaires et des boissons n'a diminué qu'en valeur relative, car les tonnages n'ont guère cessé d'augmenter, passant de 23 000 t en 1949 à 67 000 t en 1966 (12,7 %). A la progression régulière des entrées de sel (mais pourquoi la consommation connaîtrait-elle des irrégularités brutales ?), s'opposent les changements intervenus à propos de la farine et des pâtes. La croissance observée jusqu'en 1963 traduit le goût de plus en plus prononcé de la population autochtone pour le pain. Il n'est plus de chef-lieu sans artisan boulanger, qui produit un pain peu levé, très « lourd » mais répondant au goût de la clientèle, et qui se conserve longtemps. On a souligné par ailleurs combien le sandwich était devenu en ville de consommation courante. Si les importations de farine ont diminué rapidement depuis 1964, c'est parce que les minoteries du Congo, installées à Kayes, se sont mises à produire elles-mêmes la farine nécessaire ; c'est alors le blé qui est apparu aux entrées : 12 000 t en 1964, 16 000 t en 1965, et 17 500 t en 1966. Il en arrivera sans doute toujours davantage. Au contraire, les besoins en lait, sous forme de produits concentrés essentiellement, n'ont que peu changé depuis quinze ans, et sont peu élevés : 500 t en 1949, 1 100 t en 1956, 1 500 t en 1960, 2 400 t en 1966. Relativement cher par rapport au niveau de vie moyen des Africains, il est utilisé surtout par les Européens, dont les effectifs sont stables. Enfin, le poisson salé et séché, nourriture traditionnelle, mais non fabriquée sur place, venait depuis longtemps d'Angola, à raison de 4 000 à 5 000 t par an. Pour les motifs politiques déjà

évoqués, il arrive désormais d'Afrique Occidentale (Mauritanie, Sénégal), mais à un prix évidemment plus élevé[1].

Il est malheureusement indiscutable que les importations de boissons alcoolisées ont suivi une courbe ascendante (fig. 121), qu'il s'agisse de la bière ou des vins et alcools divers. Une assez forte diminution s'était fait sentir entre 1957 et 1959, du fait d'un contrôle plus étroit de l'Administration, inquiète de la place prise par le vin dans le petit commerce intérieur. Les premières années de l'indépendance ont été marquées par une reprise accentuée de la consommation, à la fois parce

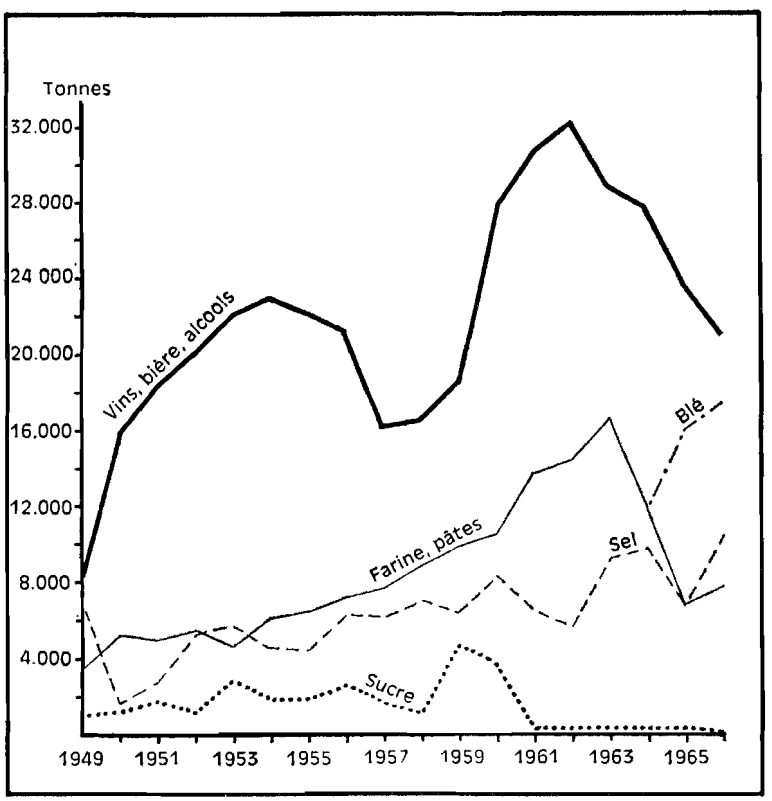


FIG. 121. — Les importations de produits alimentaires.

que celle du whisky est devenue une mode dans certains milieux sociaux pouvant désormais en acheter, et parce que les boutiques de brousse n'offrent souvent guère autre chose que du vin aux villageois[2]. Les prix élevés qu'entraîne le transport à grande distance ne font guère hésiter la clientèle, qui sacrifie au vin rouge des achats autrement urgents. Cependant, des taxes considérables sont venues à plusieurs reprises frapper les alcools d'importation, et certains efforts de propagande ont peut-être aussi porté leurs fruits : les importations se sont sérieusement réduites à partir de 1963, passant de plus de 30 000 t à 21 100 t. Depuis la fin de 1965, une grosse brasserie fonctionne à Pointe-Noire, et l'on ne fera plus venir désormais que certaines marques de bière (34 % de diminution des importations entre 1965 et 1966).

Le reste du trafic au débarquement est contitué par un grand nombre de produits fabriqués,

1. Un examen attentif fait découvrir d'étranges anomalies : pourquoi, en 1966, la totalité du sel importé est-elle encore venue des Iles du Cap-Vert, pourtant possession portugaise ?

2. Nous avons eu, parmi d'autres, l'occasion d'attirer l'attention sur ce dernier point dans un rapport sur les transports, fait sur la demande du Ministère du Plan. Le vin rouge constitue souvent les deux tiers de la cargaison des camions dans la Sangha, région productrice de cacao, où les revenus monétaires sont plus élevés qu'ailleurs.

dont les tonnages sont parfois peu importants, mais dont certains sont plus particulièrement à relever. C'est par exemple le cas des engrais, pendant longtemps presque absents des produits débarqués ; or, 6 000 t sont arrivées en 1964 et 11 600 t en 1966, ce qui est d'un heureux présage pour l'agriculture, encore que leur emploi soit d'abord le fait des grandes plantations. Plus anciennes, mais également plus irrégulières, sont les importations de véhicules, de gros engins mécaniques, de pneumatiques, de pièces détachées, qui constituent l'essentiel du matériel d'équipement. Les progrès spectaculaires de l'exploitation forestière, la mise en valeur de certaines richesses naturelles, ont accru les besoins en ce domaine : camions-grumiers et camions-bennes, caterpillars et bulldozers, excavatrices, grues de chantiers, etc. L'aménagement du gisement de manganèse de Moanda et la construction du chemin de fer d'évacuation avaient provoqué en 1961 une brusque élévation des entrées (11 300 t au lieu de 8 500 en 1960 et 6 700 t en 1959), suivie par un fléchissement marqué ; mais la réalisation de certains projets industriels (sucrerie, cimenterie, usines de déroulage), la volonté du gouvernement congolais d'améliorer certains axes routiers indispensables à l'évacuation des produits agricoles, ont eu des répercussions évidentes : 20 000 t ont été débarquées en 1966 ! Il est vrai que sont également comprises dans ces totaux les importations d'automobiles dont la demande a augmenté : voitures de tourisme dont l'achat est un des premiers soucis d'une certaine bourgeoisie autochtone, qui en fait une question de prestige, et véhicules de tournées du type « land-rover », indispensables aux principaux services. Une usure assez rapide exige d'ailleurs le renouvellement fréquent du parc. Enfin, le port voit passer tout ce qui est indispensable à la vie courante, et par là même se montre peu caractéristique : comme dans tous les pays du monde, les nécessités de la vie quotidienne se traduisent par des importations de produits pharmaceutiques, de tissus, de peinture, de vêtements, de chaussures, etc. Mais le climat pour les uns, le bas niveau des revenus ou le genre de vie pour les autres, limitent les besoins, qui d'ailleurs sont ceux d'une population peu nombreuse (un peu plus de trois millions d'habitants pour le Congo, la République Centrafricaine et le sud du Tchad).

Les relations commerciales de Pointe-Noire avec le reste du monde, où partaient et d'où venaient les marchandises manipulées, ont longtemps été tissées surtout avec la France ; ainsi, en 1951, elle recevait 57 % en poids des produits embarqués, et expédiait 62 % des produits débarqués. Cette prépondérance tenait naturellement aux liens étroits entretenus avec ses colonies par la métropole, qui leur achetait des matières premières et leur vendait des produits fabriqués. Ce schéma ne doit pas cependant être accepté sans correctif, car on constate qu'à la même date, 77 % des tonnages de bois exportés par Pointe-Noire allaient vers d'autres pays (Pays-Bas, Allemagne, Afrique du Sud, etc.). L'indépendance des États d'Afrique Équatoriale est encore trop récente pour qu'une évolution complète se soit produite en ce domaine ; elle n'est sans doute pas possible d'ailleurs : la répartition mondiale des industries utilisatrices ne se modifie que lentement. Cependant, le nombre des pays clients et des pays fournisseurs a sensiblement augmenté, à la fois parce que les gouvernements l'ont voulu, et parce que les denrées exportées exigeaient de nouveaux débouchés.

La place tenue par les grandes régions du globe n'est pas la même si l'on considère les entrées et les sorties, et plus encore les États qui les constituent. Ainsi, près de la moitié du trafic se fait avec l'Europe Occidentale, dans l'un comme dans l'autre sens (à destination de l'Europe Occidentale : 48 % du tonnage ; en provenance : 45,5 %), et la France occupe encore dans cette zone la première place ; mais elle vend plus qu'elle n'achète (23,4 % contre 14,1 %). Par contre, le déséquilibre est bien plus accentué pour d'autres États : c'est le cas de l'Allemagne, presque exclusivement acheteuse de bois (11,6 % des sorties, 2,1 % des entrées) et de l'Italie, surtout vendeuse de produits pétroliers raffinés (2,6 % des sorties, 13,1 % des entrées), de la Belgique ou des Pays-Bas, où débarquent bois et minerais (fig. 122). Les relations avec l'Amérique font apparaître davantage encore cette sorte de spécialisation commerciale : entrées, 25,1 % ; sorties, 40,4 %. Elles ont été longtemps à sens unique : Pointe-Noire voyait arriver d'Amérique Latine des hydrocarbures raffinés, et ne réexpédiait pratiquement rien. C'est le manganèse qui a bouleversé la situation, puisque plus de la moitié de la production est destinée aux États-Unis et au Canada. Cuba a récemment pris une petite place en achetant du bois.

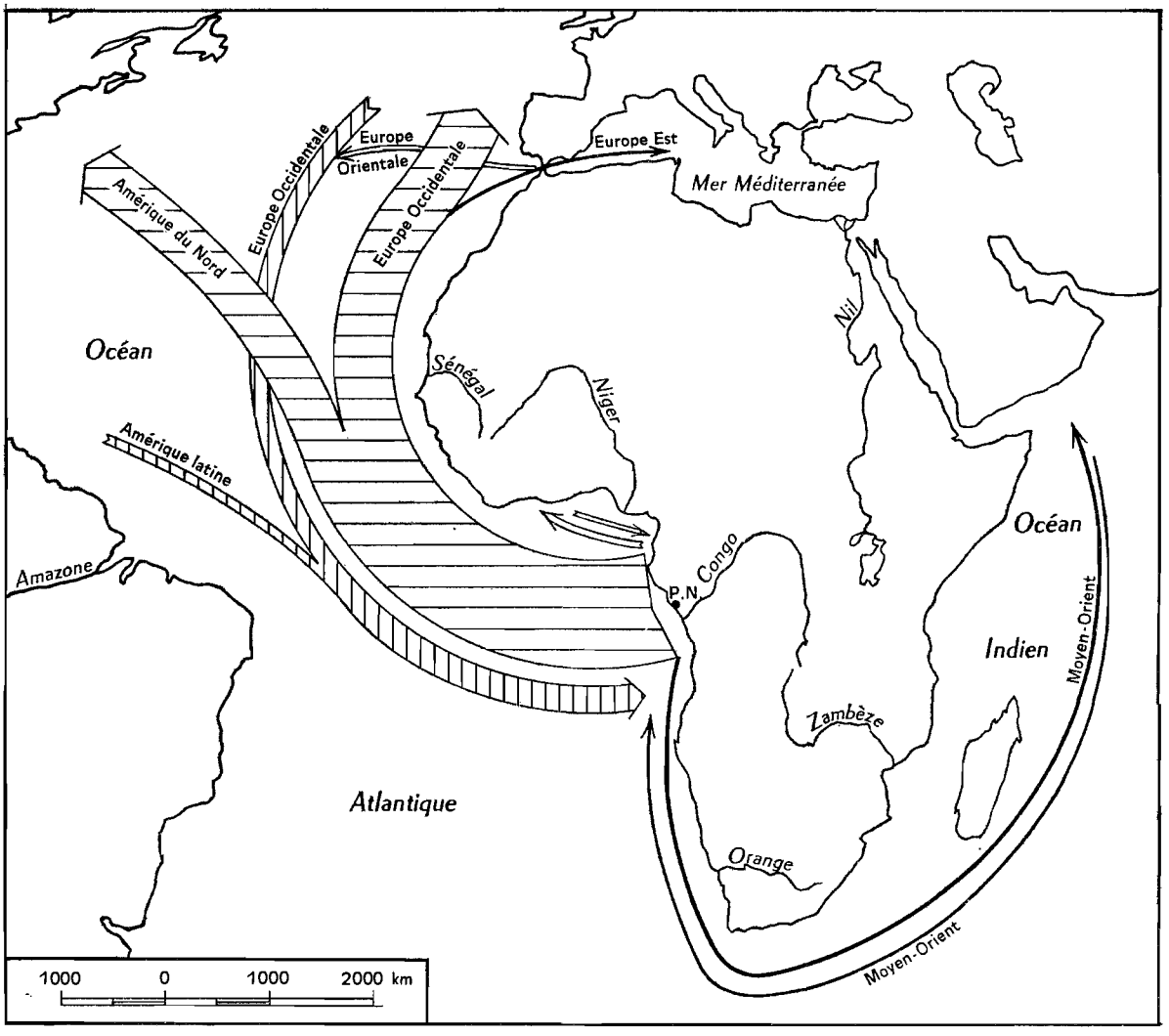


FIG. 122. — Les relations maritimes de Pointe-Noire avec le reste du monde en 1966.
(1 mm d'épaisseur représente environ 80 000 t.)

Les expéditions vers le reste du monde ne représentent qu'une faible partie du trafic de Pointe-Noire : 11,6 %. Elles sont destinées pour l'essentiel à l'Afrique (6,3 %), surtout au Gabon (réexpédition de produits pétroliers), et ce sont de faibles quantités de bois (Pologne, Israël), de manganèse (Pologne, Roumanie), de coton (Yougoslavie), qui sont allées vers l'Europe de l'Est et le Moyen-Orient. Par contre, dans l'autre sens, l'éventail des pays fournisseurs s'est largement étendu : Europe Occidentale et Amérique (70,1 %) ont reculé devant la progression de l'Afrique (10,1 %), de l'Europe Orientale (8,2 %) et du Moyen-Orient (6,5 %). Mais la situation est tout à fait temporaire : les livraisons de ciment faites par l'U.R.S.S. ont été purement accidentelles : elles étaient inexistantes avant 1966, et cesseront avec la mise en route de la cimenterie de Loutété ; de même, la raffinerie de Port-Gentil, bientôt, mettra fin aux importations lointaines de carburant. Dans un avenir proche, il faudra donc revoir la carte des relations maritimes de Pointe-Noire, car elles auront subi de très sérieuses modifications (fig. 122).

La croissance régulière du trafic portuaire a naturellement entraîné une augmentation parallèle du mouvement des navires. Avant 1939, de 150 à 200 bateaux faisaient annuellement escale ; le pavillon français occupait la première place, mais il était suivi de près par le pavillon

portugais, et de plus loin par le pavillon allemand, dont la présence sur les côtes ouest-africaines relevait d'une tradition solide et ancienne. Le nombre des entrées et des sorties a progressé avec régularité, jusqu'à entraîner un certain embouteillage, mais cependant moins vite que le trafic, car les bateaux ont été de plus en plus gros : la jauge nette est passée de 300 000 tonneaux pour 135 unités en 1946 (2 220 tonneaux par unité), à 3 000 000 tonneaux pour 1 037 navires en 1966 (2 900 tonneaux par unité). Quant à la répartition par pavillon, elle s'est trouvée modifiée dans une large mesure : elle correspond désormais au nouvel aspect des liaisons commerciales, ou à l'importance relative des flottes nationales ou des « pavillons de complaisance ». Dans le mouvement

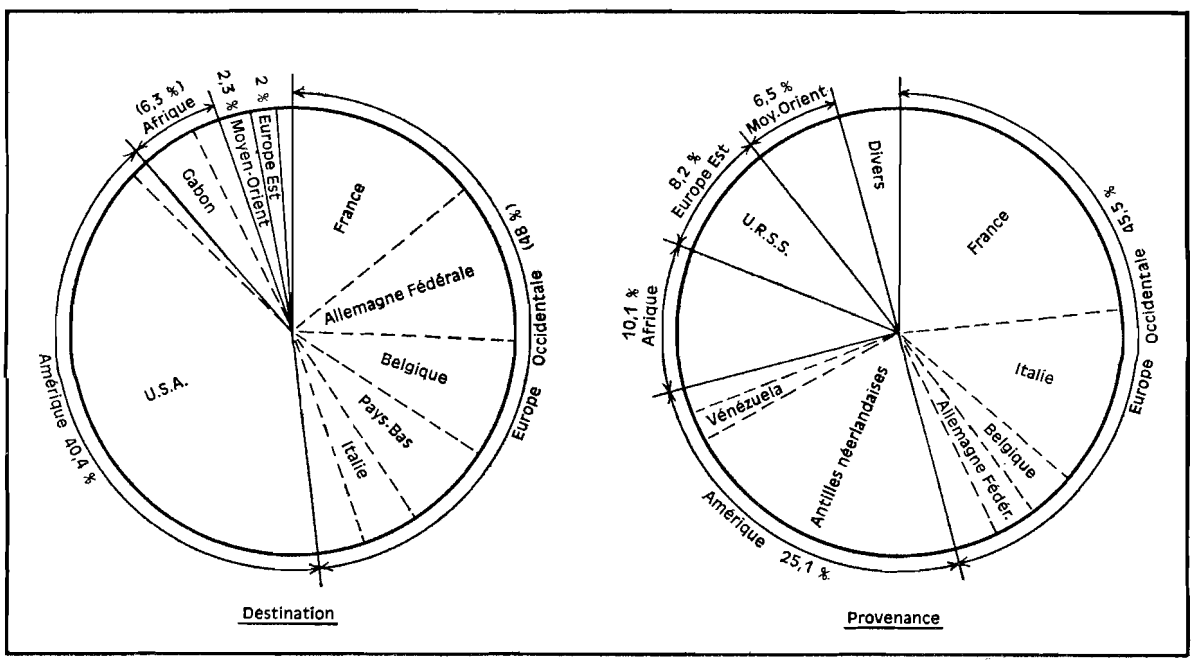


FIG. 123. — Trafic de Pointe-Noire par origine et destination des marchandises en 1966.

général, en tonneaux de jauge, la France vient toujours en tête (28,2 %), mais l'Allemagne est désormais au second rang (10,3 %) ; on ne s'étonne pas de la voir suivie par le Libéria (9,7 %), dont les pétroliers et les minéraliers font en particulier les rotations entre le Congo et l'Amérique. Grande-Bretagne et Norvège viennent ensuite, en jouant leur rôle traditionnel de « rouliers » des mers, qu'assument dans une moindre mesure les cargos hollandais et danois. Par contre, le pavillon portugais a disparu, alors qu'il était encore en bon rang en 1964.

3. Les fonctions secondaires de Pointe-Noire.

a) Le trafic des passagers

Pointe-Noire n'a jamais connu un trafic considérable de voyageurs ; pour qu'il en ait été autrement, il aurait fallu que la population expatriée soit beaucoup plus nombreuse qu'elle n'a jamais été, ou que la population autochtone d'Afrique Équatoriale ait entretenu des relations actives avec d'autres régions côtières. En outre, l'avion, malgré son coût plus élevé, est venu enlever au bateau une partie de sa clientèle, qui apprécie la rapidité des transports aériens, surtout après la mise en service des quadrimoteurs, puis des quadriréacteurs. Restent fidèles au paquebot ceux que séduit l'atmosphère particulière des croisières maritimes, et ceux qui ne sont pas pressés par le temps (le voyage vers la France dure 19 à 21 jours, selon le nombre d'escales). Les variations

enregistrées depuis une trentaine d'années reflètent surtout l'influence d'événements politique de portée générale ou locale, provoquant un nombre anormalement élevé de départs ou de retours.

De 1935 à 1939, les arrivées ont été chaque année supérieures aux départs (fig. 124), puisque l'on était alors dans une phase de développement, où se mettait en place l'infrastructure administrative et économique des territoires : fonctionnaires venant prendre leurs postes, privés venant ouvrir une entreprise ou occuper un emploi pour lequel ils avaient été recrutés. Le bilan était nettement positif, avec environ 13 000 entrées pour 11 500 sorties, le trafic annuel étant proche de 5 000 personnes. La guerre de 1939-1945 fut naturellement marquée par une baisse considérable

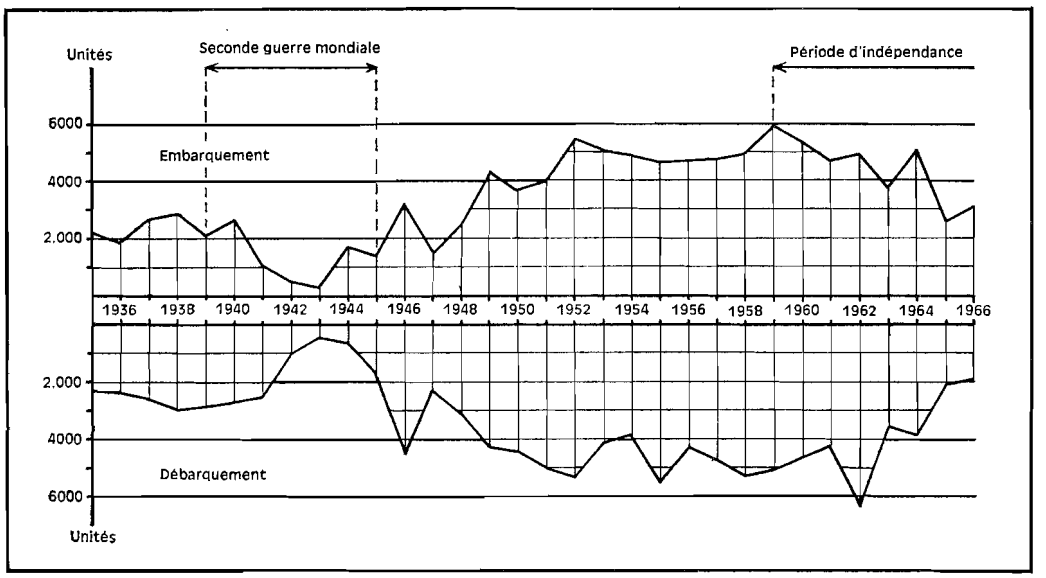


FIG. 124. — Le trafic des voyageurs à Pointe-Noire de 1935 à 1966.

de ce trafic — moins de 2 500 voyageurs par an pendant six ans — et une répartition assez changeante entre les deux mouvements : gros excédents de départs en 1940, faiblissant en 1941 et devenant presque nuls ensuite ; fortes arrivées de « Français Libres » en 1941 et 1942. Avec 842 passagers en 1943, Pointe-Noire connaissait son année la moins active. En 1946, commençait une longue période ou les contrastes devaient être peu accusés. Après un « rattrapage » marqué (1946 : 7 743 passages), suivi par un creux qui en était la conséquence directe (1947 : 3 821 passages), une dizaine d'années s'écoulèrent, assez semblables les unes aux autres, au cours desquelles le trafic moyen se montrait en constante progression : 5 700 voyageurs en 1953, 10 200 en 1955 (moyenne sur douze ans : 9 100 passagers). Les excédents se produisaient tantôt dans un sens et tantôt dans l'autre, mais le solde était finalement en faveur des entrées : environ 2 500 de plus.

La situation se trouva modifiée à partir de 1959 : les départs durent désormais régulièrement plus nombreux que les arrivées, tandis que le trafic voyageurs diminuait, car il débarquait aussi de moins en moins de gens. La « pointe » exceptionnelle de 1962 a été provoquée par le rapatriement, en fin d'année, de milliers de Congolais expulsés du Gabon, à la suite de la tension aiguë entre les deux États voisins. Mais le mouvement général est resté à la baisse, retombant en 1966 au niveau de 1937 : 5 012 voyageurs. Et malgré les rapatriements du Gabon, d'ailleurs partiellement compensés par les départs des Gabonais, Camerounais, Dahoméens, etc., les sorties dépassent les entrées de 5 600 unités en huit ans. Que la baisse générale du trafic des passagers soit due pour une large part à la concurrence de la voie aérienne ne fait guère de doute : ce n'est pas un hasard si les premières liaisons par Boeing 707 ou Douglas DC8, avions rapides à grande capacité, coïncident avec l'inflexion des courbes d'entrées et de sorties (1959) ; partir le matin même de Pointe-Noire ou de Brazzaville, et pouvoir, grâce aux lignes intérieures françaises, coucher le soir même chez soi en Aquitaine, en

Bourgogne ou en Bretagne, offre un intérêt pratique indiscutable. Les aéroports congolais ont ainsi gagné en activité ce que le port a perdu. Par ailleurs, la généralisation du congé annuel de deux mois, remplaçant les six mois que valaient jadis le séjour « colonial » de deux ans, n'incite guère les partants à passer à bord d'un bateau trois semaines sur les neuf qui leur sont accordées. Enfin, l'accession du Congo à l'indépendance a entraîné le départ progressif de maints fonctionnaires, tant de l'administration fédérale que de l'administration territoriale, désormais africanisées. Depuis 1964, l'orientation politique du nouveau régime a provoqué une accélération très sensible du mouvement d'exode : 5 060 départs contre 3 840 arrivées ; et si l'année 1966 s'est achevée sur une certaine stabilisation du trafic des passagers (5 012 personnes), cette fonction portuaire n'en reste pas moins réduite à peu de chose. Les deux compagnies de navigation qui desservent la ligne avec des paquebots (Chargeurs Réunis et Nouvelle Compagnie de Paquebots) ont affecté ailleurs certaines de leurs unités, et ce ne sont plus guère que 20 ou 30 passagers qui embarquent à chaque départ. De ce fait, d'ailleurs, le train-paquebot entre Brazzaville et Pointe-Noire, qui ne se justifiait plus guère, a été supprimé.

b) Pointe-Noire, port de pêche

Les débuts de la pêche industrielle à Pointe-Noire datent de 1950-1951 seulement. Jusque-là, la consommation de poisson de mer frais, séché ou fumé, était assurée par la production artisanale ou par des importations. En 1949, vint s'installer la Société Anonyme de Pêche, d'Armement et de Congélation (S.A.P.A.C.) ; elle disposait d'un chalutier, et en fit venir un second en 1950. Il ne s'agissait alors que d'un essai, car on ignorait presque tout de la faune marine, de son abondance et de ses déplacements[1]. L'année suivante, une entreprise concurrente, « L'Industrie de Pêche en Afrique » (L.I.P.A.), s'établissait à son tour avec trois chalutiers (220 tonneaux en tout). La pêche prenait son essor avec 665 t de poisson débarquées dans le port. Cependant, les possibilités d'écoulement étaient beaucoup plus grandes, et les deux sociétés fusionnaient en 1952 ; mais la production, portée à 1 850 t, resta pourtant stationnaire pendant six ans, oscillant entre 1 000 et 1 800 t.

Un net changement ne se fit sentir qu'avec la reprise de la concurrence, au moment où arrivèrent six nouveaux petits chalutiers appartenant à l'armement Vaucher (1958), puis d'autres pour le compte de l'armement Cotonnec (1959), qui s'associa à son tour avec la S.A.P.A.C. jusqu'en 1961, où chacun d'eux reprit son indépendance, tandis que disparaissait l'armement Vaucher. La flottille se composait alors de dix bateaux — huit chalutiers et deux sardiniers (environ 1 000 tonneaux au total — et occupait selon les périodes de 250 à 300 personnes. Depuis cette époque, les tonnages pêchés ont augmenté avec une grande régularité (fig. 125) ; ils ont atteint 10 200 t en 1966.

A partir de Pointe-Noire, la pêche industrielle est pratiquée sur l'ensemble du plateau continental, depuis le cap Lopez (2° nord) jusqu'au large de Saint-Paul de Loanda (Angola), par des chalutiers dont l'équipage est d'une quinzaine d'hommes. Les fonds, qui atteignent 120 m à 50 km de la côte, sont presque partout chalutables. Les bateaux font des sorties qui durent rarement plus de sept jours, afin d'assurer une bonne conservation du poisson dans les cales frigorifiques dont ils disposent (ils peuvent stocker une quarantaine de tonnes). Les captures sont composées pour 40 % de friture, pour 30 % de bars *(Otolithus senegalensis)*, pour 7 % de soles *(Cynoglossus spp.)*, pour 7 % de machoirons (*Arius heudeloti* C.V.) ; le reste comprend surtout des capitaines (*Polydactylus quadrifilis* C.V.), des daurades grises et roses *(Pomadarys spp.)*, ainsi que diverses espèces anguilliformes, des raies, des requins, etc. Le triage se fait à terre, au retour de la « marée », à raison d'une seule espèce par panier. Le poisson est alors lavé, pesé par lots de 20 kg, mis avec de la glace pilée dans des caissettes qui seront commercialisées soit immédiatement, soit après attente dans les installations frigorifiques (la fabrique de glace de la Société Cotonnec peut en fournir 10 t par jour).

1. Le Centre O.R.S.T.O.M. de Pointe-Noire, spécialisé dans les études océanographiques, a réalisé depuis un grand nombre de travaux, tant dans le domaine physique que dans le domaine biologique.

Les bateaux sardiniers vont moins loin. Pêchant à l'aide d'une bollinche de 60 m de chute, ils sortent pour une seule journée à faible distance de Pointe-Noire. Leur activité est maximum pendant la saison fraîche, au cours de laquelle apparaissent les sardinelles. Les travaux du Centre Océanographique ont fait faire de grands progrès dans la connaissance des migrations des poissons, permettant ainsi aux bateaux de travailler avec un meilleur rendement. C'est ainsi que les sardinelles *(Sardinella eba* et *Sardinella aurita)* évoluent dans un milieu dont la température doit être égale ou supérieure à 18°, et d'une salinité d'au moins 35 ‰. Elles se déplacent donc en fonction des conditions hydrologiques locales. Vers Pointe-Noire, leur concentration est la plus grande en

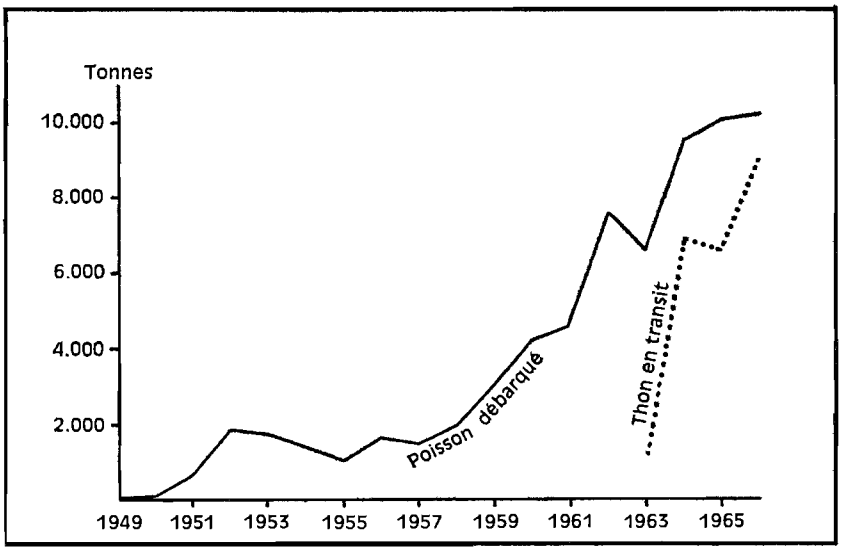


FIG. 125. — La pêche industrielle à Pointe-Noire.

avril, grâce à la remontée d'eau semi-profonde, froide et salée ; de mai à janvier, elles se déplacent alternativement de la côte vers le large et du fond vers la surface ; en janvier, elles disparaissent, fuyant les eaux trop chaudes et dessalées qui envahissent la baie. Les poissons benthiques ont une localisation moins changeante ; cependant, les bars préfèrent les eaux chaudes, les daurades se tiennent à 60-70 m en saison fraîche, puis il faut aller les chercher sur le talus continental.

Malgré la richesse des eaux, les pêcheurs constatent depuis 1964 une certaine raréfaction du poisson, ce qui les oblige à rester plus longtemps en mer à chaque sortie. Pourtant, c'est le problème de la commercialisation qui est, pour les sociétés, une source d'inquiétude permanente. Chacune d'elles livre chaque jour à la consommation des quantités importantes, qui entrent d'ailleurs en concurrence avec les produits de la pêche artisanale. Le marché européen est restreint ; il est servi à Pointe-Noire grâce à deux magasins spécialisés et un étal au marché du Plateau. La clientèle africaine est de loin la plus nombreuse. C'est à son intention que des camions livrent des caissettes sur le Grand Marché, où plusieurs demi-grossistes en achètent des lots (une vingtaine de tonnes en tout). Ils les revendent aux femmes qui les détaillent ensuite soit sur place, soit au marché de Tié-Tié. Le schéma est le même à Dolisie, Jacob ou Brazzaville, où le poisson est expédié par wagons ou containers isothermiques ; mais d'une part la régularité de l'acheminement n'est pas toujours garantie, et d'autre part la concurrence du poisson de rivière fumé est beaucoup plus forte auprès des consommateurs, bien moins portés que les Vili sur le poisson de mer. Il s'est enfin posé, depuis une date très récente, un problème supplémentaire : celui de la place disponible pour l'accostage au quai de batelage où chalutiers et sardiniers voient leurs postes occupés de plus en plus souvent par des thoniers venus débarquer leurs prises ou effectuer leur ravitaillement. La pêche au thon est en effet en train de prendre des proportions importantes dans cette partie de l'Océan, alors qu'elle n'existait pratiquement pas avant 1963.

La pêche au thon dans l'Atlantique sud s'est développée à partir de 1955, lorsque les thoniers français, après la campagne estivale du germon, ou thon blanc, sur les côtes de l'Europe occidentale, commencèrent à rallier Dakar en fin d'année, afin de pêcher l'albacore, ou thon tropical à nageoires jaunes (*Neothunnus albacares* Bonnaterre). Ce déplacement prit bientôt l'allure d'un véritable rush, provoquant un embouteillage dans le port où, malgré des travaux entrepris en hâte, les installations furent rapidement débordées (production insuffisante de glace, volume trop réduit des congélateurs). Dès 1957-1958, certains armements envisageaient de déplacer leur base vers un autre port : Konakry, Abidjan ou Pointe-Noire. L'éventualité de créer en ce dernier point un port de pêche comprenant un ensemble frigorifique, des usines de conserve et de sous-produits, un groupe d'habitations pour les pêcheurs et leurs familles, avait alors été envisagée. Au cours des années suivantes, des tentatives furent effectuées par certains bateaux très au sud des lieux de pêche habituels, afin d'obtenir des données aussi bien sur les déplacements des thons que sur la rentabilité de l'opération (grande distance entre la zone de pêche et le point de débarquement). Il fallut attendre la fin de 1963, pour que la construction d'un entrepôt frigorifique à Pointe-Noire par la Société Congolaise de Conservation et de Congélation (SOCOFROID), permette l'arrivée en septembre d'une petite flottille, et que commence en même temps une campagne d'études sur les déplacements saisonniers des albacores.

Les cartes qui ont pu être dressées, notamment après la campagne de 1964, ont montré que les thons se tiennent dans la zone frontale d'avancée des eaux chaudes (isotherme de 24°), et suivent sa progression du nord vers le sud entre juin et décembre[1]. Ils sont donc pêchés au large de Port-Gentil et de São Tomé au début de la saison fraîche ; de juin à août, on les trouve au niveau de Libreville ; en septembre, entre le cap Sainte-Catherine et le Congo. Ils passent ensuite sous les eaux « noires » et dessalées déversées par le fleuve, et réapparaissent au sud. La pêche à l'appât vivant se pratique à Benguela d'octobre à avril. En outre, des concentrations presque permanentes existent autour des îles comme Annobon[2], et les thons se groupent de préférence au large des irrégularités les plus marquées du talus continental. Enfin, il est probable, d'après les lieux de certaines prises, que les bancs de thons se trouvent non seulement dans une zone littorale étroite, mais également assez loin des côtes, jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres.

Quoi qu'il en soit, la réussite des pionniers de 1963 (une dizaine de bateaux), incita les armateurs à faire un effort particulier au cours des campagnes suivantes, puisque les thoniers furent 139 en 1964, 149 en 1965, et 164 en 1966, tandis que la campagne s'allongeait de juin à octobre et pour certains jusqu'en novembre et décembre. Deux armements principaux sont représentés : Delhemmes (France) et Starkist (U.S.A.), mais des navires de plusieurs nationalités viennent désormais sur les lieux de pêche : espagnols, japonais, soviétiques, etc. Les résultats ne sont pas connus avec exactitude, car les thons sont parfois transférés directement sur un bateau-frigorifique, ou même un bateau-usine. Dans ces conditions, l'activité de Pointe-Noire n'est affectée que par les tonnages débarqués pour être entreposés dans le congélateur de la SOCOFROID, où ils sont maintenus à — 17°, en attendant leur transfert sur un cargo frigorifique, qui les emportera vers les conserveries : près de 9 000 t en 1966. Cependant, tous les thoniers sont amenés à venir au port pour refaire leur plein d'eau, de vivres frais, de carburant, etc., courtes escales pendant lesquelles les marins descendent à terre. C'est ce va-et-vient considérable qui n'a pas été sans gêner le trafic des chalutiers et des sardiniers basés à Pointe-Noire, et qui pousse à l'équipement d'un quai spécialisé dont la construction est envisagée. Si, comme on paraît le croire, la pêche au thon devient possible toute l'année lorsqu'on connaîtra parfaitement les déplacements du poisson et les facteurs exacts qui les déterminent, Pointe-Noire pourrait devenir une base permanente pour une flottille importante, et voir même se développer une industrie des produits de la pêche, dont les premières réalisations n'ont pas eu grand succès jusqu'à présent.

1. J.-C. Le Guenn, F. Poinsard et J.-P. Troadec, *La pêche de l'albacore* (Neothunnus albacares *Bonnaterre*) *dans la zone orientale de l'Atlantique intertropical. Étude préliminaire*, O.R.S.T.O.M., Centre de Pointe-Noire, document n° 263, 1965, 27 p. ronéo.

2. Ce phénomène est connu aussi dans le Pacifique. Les pêcheurs américains appellent ces poissons «home guards ».

LES SECTEURS INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

La fondation du port de Pointe-Noire avait fait espérer en un développement, tant à l'intérieur du périmètre urbain que dans l'ensemble de la région côtière, d'entreprises industrielles attirées par la commodité des moyens de communication : voie ferrée pour drainer les matières premières, installations portuaires pour les expéditions vers l'extérieur ou les importations de produits. L'énergie nécessaire pouvait être fournie en ville par la centrale thermique de l'UNELCO, et en brousse par une machine à vapeur ou un groupe électrogène. Enfin, la main-d'œuvre ne semblait pas devoir faire défaut : les citadins à la recherche de travail ne manquaient pas, et dans les villages, les hommes n'étaient vraiment que fort peu occupés. Cependant, en dépit de ces conditions générales favorables, l'industrialisation ne se réalisa que lentement, et surtout à partir de 1950. Elle reste encore partielle, et la marche des affaires se heurte à un certain nombre d'obstacles, en particulier celui de la vente à prix compétitif sur des marchés lointains, ou celui de l'écoulement sur un marché étroit, qui limitent leur expansion.

Mais si Pointe-Noire mérite bien son titre de « capitale économique du Congo », c'est non seulement à cause de ses activités industrielles, mais aussi parce qu'elle est un centre commercial actif. En ce domaine, son influence est triple : elle domine très largement la façade maritime, qu'elle écrase même par ses dimensions. On a vu comment elle en a détourné, à son profit exclusif, la croissance démographique, et comment elle en absorbe quotidiennement la production vivrière ; elle est en outre un pôle économique pour une région plus vaste, en particulier dans le domaine des exploitations forestières, qui dépendent d'elles techniquement et financièrement ; une évolution récente tend même à accentuer cette attraction aux dépens de Dolisie. Enfin, parce que le port est l'exutoire unique d'un vaste ensemble de territoires, Pointe-Noire joue un rôle international dont l'ampleur est maintenant indiscutable, mais pourrait cependant être remise en cause par certains projets.

A. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

La conjonction des besoins intérieurs et de la présence des forêts a déterminé l'implantation des premières entreprises industrielles : les scieries. Mais après une période de prospérité, elles connaissent une nette décadence, et l'industrie du bois cherche désormais d'autres débouchés, en s'orientant dans une voie nouvelle. C'est aussi pour répondre à la demande locale que se sont installées certaines industries métallurgiques ou alimentaires ; mais d'autres se sont efforcées d'adapter leur production à un marché plus étendu, en profitant des avantages que leur procurait leur situation côtière ; des échecs sont là pour rappeler qu'en dépit des apparences, le bilan financier est parfois mis en danger par tel ou tel élément du prix de revient.

1. Les industries du bois.

La plus ancienne industrie fondée sur l'utilisation du bois, qui ait existé dans le Kouilou, est certainement la fabrication des pirogues, que les artisans taillent patiemment dans les troncs d'arbres, au bord des rivières, des lacs, ou de l'Océan. Les industries modernes sont évidemment liées au développement de l'exploitation forestière, et elles sont nées avec elle, peu avant la guerre. Mais parce que le problème des débouchés ne se présente pas de la même façon pour les bois en grumes et pour les bois ouvrés, elles n'ont pas connu une expansion aussi spectaculaire. Leurs activités, au contraire, ont revêtu un aspect cyclique assez marqué, et certaines d'entre elles se trouvent aujourd'hui dans une situation difficile.

Avant 1939, deux scieries seulement avaient été construites dans le Kouilou, toutes deux sur les voies d'évacuation du bois en grumes. La première appartenait à la Compagnie Industrielle

du Congo (C.I.C.) qui l'exploitait dès 1930 près de l'embouchure du Kouilou, sur la rive droite. Les billes descendaient le fleuve par flottage à partir des chantiers de la société situés en amont, près de la Loubinda. La seconde, plus récente, était à la Société Africaine d'Entreprises (S.A.E.), et se trouvait près de Fourastié. Divers projets étaient élaborés à la veille de la guerre, qui modifia complètement les conditions économiques. D'une part, l'exportation du bois brut devint sinon impossible, du moins difficile avec la suppression des embarquements en rade foraine. D'autre part, l'Administration, prévoyant une forte demande en bois d'œuvre sur le marché local après les hostilités, subordonna pour un temps l'octroi de permis de coupe à la construction ou à l'alimentation d'une usine, dans la stricte limite des besoins en matière première[1]. Cette politique entraîna les intéressés à investir des capitaux dans l'industrie de transformation, et à la fin de la guerre, cinq scieries fonctionnaient dans les limites de la région ; deux petites : une à Kakamoèka et l'autre à Tchibouka (Km 102), qui fournissaient surtout des bois destinés aux exploitations aurifères (planches et poteaux), et trois de taille moyenne, à Dimonika et à Fourastié, dont la plus importante restait celle de la S.A.E., équipée de deux scies et d'une installation d'étuvage et de séchage des bois.

Après 1945, les prévisions du Service forestier se trouvèrent rapidement confirmées ; les besoins croissants de la construction à Pointe-Noire stimulèrent la production, et tandis que les entreprises en place accroissaient leur capacité, d'autres venaient s'installer, attirées par les hauts prix pratiqués. La demande était telle que même les planches et chevrons de qualité médiocre trouvaient preneurs, et qu'une certaine pénurie rejetait les utilisateurs vers l'emploi du fer et des tubes. En 1947 et 1948, la production s'éleva jusqu'à 18 000 m³, dont 5 700 m³ seulement furent exportés, surtout vers la Grande-Bretagne, dont certains lots à près de 11 000 F le mètre cube. Le mouvement se poursuivit jusqu'en 1951, où le volume des sciages atteignit près de 24 000 m³. Il y avait alors, dans la région, une douzaine de scieries, presque toutes couplées à des exploitations forestières, qui trouvaient de cette façon l'occasion d'utiliser des essences peu commercialisables d'une autre manière, ou des grumes de seconde qualité. L'implantation des usines était caractéristique : on les trouvait soit le long de la voie ferrée (Dimonika : Société Forestière du Mayombe, ou SOFORMA ; Fourastié : S.A.E. ; Km 51 : Compagnie Forestière, Industrielle et Commerciale, ou COFORIC), soit à son terminus (Société Industrielle des Bois, ou S.I.D.B. ; Compagnie Industrielle des Bois du Kouilou, ou CIBOKO ; Entreprise industrielle FAUCON), soit enfin près du lac Cayo, où arrivaient certains radeaux descendant la Loémé. Mais il ne s'agissait pas de grosses entreprises : deux seulement débitaient plus de 6 000 m³ par an, et cinq entre 1 500 et 3 000 m³. Un esprit optimiste avait cependant poussé certains à « voir grand », en important du matériel lourd des U.S.A., et en engageant un personnel européen pléthorique, alourdissant ainsi de manière imprudente le poste des salaires. La crise de 1952 allait assainir brutalement la profession.

En fait, quelques difficultés étaient déjà apparues en 1950 et 1951. L'Angleterre, qui avait été jusque-là un bon client pour le bois en grumes, venait de passer des marchés au Nigéria et en Gold Coast ; les producteurs s'efforcèrent donc d'écouler leurs surplus vers les scieries, mais le marché intérieur montrait une nette saturation, et la concurrence se faisait aussi beaucoup sentir sur le marché extérieur. Cette situation explique pourquoi certains projets furent alors agités, qui prévoyaient la mise en route d'usines de pâte à papier. « Les producteurs seront amenés — écrit le chef de région — à serrer leurs frais généraux et leur compte d'exploitation. On assiste déjà à un retour vers une large utilisation de la main-d'œuvre locale »[2]. Dans ces conditions, la

1. C'est ainsi que l'Inspecteur des Eaux et Forêts, dans un rapport pour l'année 1943, s'exprime de la façon suivante : « Étant donné l'intérêt que présente pour la colonie l'exportation des sciages plutôt que des grumes, et la nécessité présente de maintenir la mesure interdisant l'exportation de bois sous cette dernière forme, le problème de l'exploitation forestière dans le Kouilou se ramène, pour le moment du moins, à celui de l'alimentation des scieries locales. Avec les propositions formulées ci-dessus, les scieries locales peuvent être largement approvisionnées en matières premières pour une période de quatre à cinq ans. Il serait donc inopportun d'autoriser l'installation d'exploitants nouveaux, à moins qu'il ne s'agisse bien entendu d'entreprises créant des usines de transformation nouvelles ; il serait inopportun également d'augmenter les surfaces concédées aux titulaires de permis de coupe déjà installés. »

2. Rapport administratif pour l'année 1951.

fermeture totale du marché anglais aux bois d'œuvre, intervenue en 1952, devait provoquer une chute de 25,8 % de la production qui retomba de 23 500 m³ à 17 400 m³ (fig. 126)[1]. Cette conjoncture économique se maintint encore pendant une partie de 1953, la reprise des achats ne se faisant vraiment sentir que vers la fin de l'année ; mais les conditions du marché ne devaient plus être les mêmes. Sur le plan intérieur, la diminution des besoins entraînait une baisse des prix, qui ne permettait un fonctionnement normal qu'aux petites entreprises, travaillant de manière artisanale, avec un personnel réduit et très peu de frais généraux ; elles pouvaient ne produire que quelques dizaines de mètres cubes par mois, et même s'arrêter pendant un certain temps.

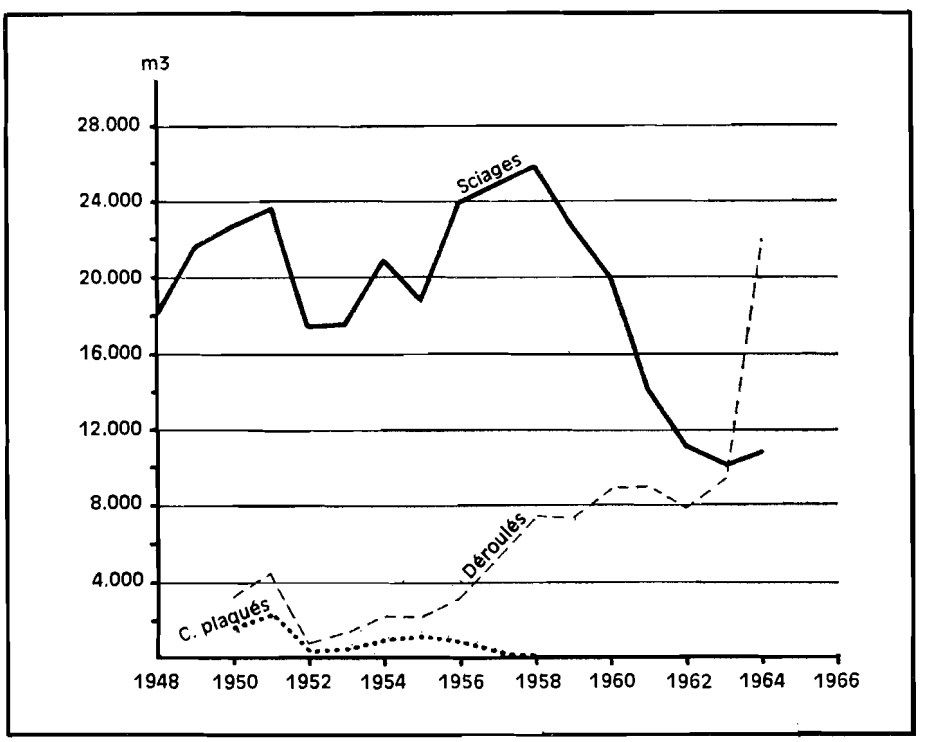


FIG. 126. — La production de bois d'œuvre dans le Kouilou depuis 1948.

Pour fonctionner dans des conditions normales, les grosses scieries devaient trouver des débouchés extérieurs ; mais les clients exigeaient désormais un conditionnement soigné — séchage artificiel du bois et traitements fongicides — qui réclamait de nouveaux investissements. Ces besoins en capitaux « frais » entraînèrent plusieurs changements de raisons sociales, entre 1954 et 1958, ou la disparition de vieilles affaires dont le matériel était trop vétuste pour être repris.

La production maxima fut atteinte en 1958, avec environ 26 000 m³, dont près de la moitié provenait de deux scieries seulement : celle de la Société Industrielle des Bois, à Pointe-Noire, qui fournit 6 600 m³, et celle de la COFORIC, 6 200 m³. Deux autres avaient encore une certaine importance : la SOFORMA (3 500 m³) et la COFIBOIS à Pointe-Noire (3 100 m³). Mais à partir de cette date commença une nette et rapide décadence des industries du sciage, dont les causes sont multiples. L'une des principales est l'étroitesse du marché intérieur. Celui-ci n'a jamais pu prendre un grand développement, car la clientèle a presque toujours été constituée seulement par les entreprises européennes de construction et de travaux publics, dont la propre activité conditionnait les achats. Il est cependant anormal que dans une région où le bois existe en telle abondance, il ne soit pas utilisé davantage. Des essais ont pourtant prouvé que convenablement traité,

1. Au Gabon, la crise fut encore plus grave : la production des sciages enregistra une chute de 41 %.

il pouvait avantageusement remplacer le ciment ou la pierre, et la « Case en bois », à Pointe-Noire, en est la meilleure preuve. Mais cette possibilité ne semble pas avoir jamais été prise sérieusement en considération, et il faut ajouter que les milieux autochtones lui sont assez hostiles, pour des motifs psychologiques difficiles à vaincre[1]. Mais il est également d'autres causes ; car comment dès lors expliquer que le Congo achète du bois ouvré à la R.C.A. (5 400 m³ en 1959, 8 000 m³ en 1960 par exemple), quand sa propre production connaît une mévente partielle ? Il faut les chercher certainement dans les conditions internes de fonctionnement des entreprises. Les scieries, implantées à l'origine tout près des chantiers forestiers, ou à distance assez courte, voient inévitablement leurs lignes de ravitaillement s'allonger au cours des années ; les frais d'approche augmentent donc avec régularité, et leur incidence sur le prix de revient est d'autant plus forte que le rendement d'une bille ne dépasse guère 35 %, après élimination de tous les défauts qui déprécieraient le bois ouvré et de toutes les parties inutilisables. Ce sont ces considérations qui ont, en 1962, entraîné la fermeture des usines de la S.I.D.B. et de la Société des Bois de la Mondah (S.B.M.). Pour la première, les frais d'approche se montaient à 4 000 F le mètre cube ! En outre, le matériel vieillit assez rapidement et sa vétusté n'est pas sans influence fâcheuse sur le rendement. Enfin, sur le marché extérieur, la concurrence se fait sentir avec force, et nombre de pays sont mieux placés que le Congo parce que plus proches des débouchés.

Ces différentes raisons expliquent donc que la production de bois d'œuvre, dans le Kouilou et à Pointe-Noire, n'ait cessé de diminuer, pour tomber au-dessous de 12 000 m³ à partir de 1962. Certes, des « remontées » limitées peuvent se produire à la suite de circonstances particulières, si par exemple telle ou telle entreprise signe un contrat pour une grosse fourniture ; mais la situation n'en reste pas moins caractérisée par un marasme indiscutable qui au début de 1966 paraissait devoir s'accentuer encore. Une seule scierie pouvait être considérée comme réellement active, qui se trouvait être d'ailleurs l'une des plus anciennes : celle de la COFORIC, installée au Km 51, qui débite avec régularité de 5 000 à 7 000 m³ de bois depuis 1950[2]. Quatre autres n'en produisaient que 1 000 à 1 500 m³, dont trois à Pointe-Noire et une à Fourastié, tandis que la dernière (S.I.D.B.), louée à un particulier, ne travaillait qu'au ralenti, et par intermittence. On voit mal ce qui pourrait entraîner une reprise dans ce secteur économique, à qui seuls des palliatifs permettent de survivre (fabrique de caisses, de cadres à bouteilles, de palettes pour la manipulation des colis dans le port).

Il n'en est heureusement pas de même pour une autre branche de l'industrie du bois : le déroulage. Le nom vient de la nature même de l'opération ; une section de grume ayant moins de 2 m de long, écorcée, est fixée entre deux mâchoires qui la font tourner sur elle-même autour de son axe. Une lame fixe, très affûtée, en détache une pellicule d'épaisseur variable (selon sa destination), la « pelant » de manière continue jusqu'à ce qu'il ne reste qu'un mince cylindre correspondant au cœur de l'arbre, et que ses caractères physiques rendent impropres à fournir des placages. Toutes les essences ne se prêtent pas également au déroulage ; on utilise surtout l'okoumé et le limba, ce dernier présentant l'inconvénient d'avoir souvent le « cœur mou ». Le limba blanc (en réalité de couleur crème) est le plus apprécié ; le limba gris donne des feuilles veinées de noir ; le limba noir, très tendre, est peu recherché. Le tchitola *(Oxystigma oxyphyllum)* a pris ici une place importante : il fournit des grumes de bel aspect, régulières, et dont le rendement est excellent. Enfin, on peut aussi dérouler les acajous, et surtout le sapelli : la forme des dessins qui affectent le bois donne des feuilles dites « figurées ». En sortant de la dérouleuse, la mince feuille de bois est découpée au massicot, compte tenu de son aspect et de ses défauts, en morceaux qui sont ensuite passés dans un séchoir où ils perdent une partie de leur humidité. Il ne reste plus qu'à en constituer des lots homogènes, emballés et cerclés en vue de leur expédition. L'emploi du palettage et des chariots à fourches a beaucoup facilité et accéléré les manipulations. Chaque chaîne de production comprend donc une dérouleuse, un ou deux massicots et un séchoir, qui fonctionnent en continu. La suite des opérations est rapide, et ne demande pas un personnel nombreux.

1. En particulier, la crainte qu'il s'agisse d'une solution « au rabais » employée pour retarder une évolution vers un genre de vie « moderne ».

2. Elle appartient aujourd'hui à la Société Industrielle du Kouilou, ou SIKO.

La première usine de déroulage du Congo a été montée en 1947, dans le quartier industriel de Pointe-Noire, par la Société « Afrique et Congo », dont les activités étaient à la fois forestières et commerciales. Elle avait pour but non seulement de produire des déroulés, mais d'en utiliser une partie pour la fabrication de contre-plaqués, ce qui explique la présence d'encolleuses et de presses parmi les machines. Les essais et la mise au point durèrent plusieurs années, mais en 1951, la production de l'usine « Plexafric » atteignait 4 400 m³ de déroulés et 2 300 m³ de contre-plaqués. Le principal client de Plexafric étant la Grande-Bretagne, la crise de 1952 lui porta un coup très dur, et l'obligea même à fermer ses portes pendant une partie de l'année, tandis que cessait l'exploitation du permis forestier situé dans le Mayombe méridional, et qui l'alimentait en billes de limba et de tchitola. Tombée à quelques centaines de mètres cubes, la production reprit au cours des années suivantes, mais à un rythme lent : en 1955, elle se montait seulement à 2 300 m³ de déroulés et 1 100 m³ de contre-plaqués. En fait, l'usine avait le plus grand mal à s'ouvrir des marchés extérieurs car elle se heurtait sur ceux-ci à la concurrence victorieuse d'entreprises bien plus importantes, telles que la Compagnie Française du Gabon (Port-Gentil). Obligée de tourner très au-dessous de ses capacités théoriques (6 000 m³ de déroulés et 4 000 m³ de contre-plaqués), elle cessait à nouveau de fonctionner en octobre 1955, avant d'être achetée par Plywood South Africa, qui la remit en route en janvier 1956.

A partir de ce moment, Plexafric abandonna progressivement la fabrication du contre-plaqué, qui cessa en 1958. Au contraire, l'accent fut mis sur le déroulage du limba, et de plus en plus du tchitola (50 % du bois utilisé en 1960), dont une bonne partie vint désormais des chantiers situés au Cabinda. La production monta à 7 500 m³ en 1958, 9 000 m³ en 1961, et après une légère baisse en 1962, à 11 500 m³ en 1964. L'approvisionnement de l'usine est toujours assuré, pour l'essentiel, par du tchitola, mais coupé au Congo, et par de petites quantités d'okoumé et de limba. Le rendement à l'usinage est supérieur à 55 %, et les exportations sont dirigées presque entièrement vers l'Afrique du Sud.

Cependant, en 1963, des capitaux d'origine israélienne étaient investis à Pointe-Noire dans une seconde usine de déroulage, d'une capacité de 1 000 m³ par mois, et bâtie également dans le quartier industriel : « Afris-Bois-Congo ». Elle entrait en production en 1964, utilisant près de 15 000 m³ d'okoumé pour produire 10 300 m³ de déroulés (rendement presque égal à 70 %), avec une centaine d'ouvriers ; les exportations se font surtout à destination d'Israël[1]. La chaîne de fabrication — dérouleuses, massicots, séchoirs — est disposée dans un vaste hall où la place est libre pour une seconde chaîne, d'ailleurs prévue dans le plan d'investissements pour 1967 ou 1968, selon la situation du marché mondial. Celui-ci faisant montre de besoins croissants, Plexafric a envisagé une opération du même genre mais qui serait réalisée sous une raison sociale différente : Placongo. Au terme de ces agrandissements, Pointe-Noire se trouverait ainsi dotée d'une industrie de déroulage capable de produire au moins 40 000 m³ par an, et qui occuperait quelque 400 à 500 ouvriers. Ainsi serait assurée la relève de l'industrie du sciage, dont l'évolution semble difficilement réversible[2].

2. Les autres industries.

En installant à Pointe-Noire ses ateliers de réparation et d'entretien, le C.F.C.O. donnait à la ville naissante sa première industrie métallurgique ; elle devait rester assez longtemps la seule. Situé au Km 4, l'ensemble des bâtiments couvre une superficie assez considérable (20 000 m²) mais nécessaire au bon fonctionnement d'un matériel qui travaille dans des conditions difficiles, et qui n'a cessé d'augmenter en nombre pour faire face à des besoins accrus : le seul trafic commercial a progressé de 29 % entre 1961 et 1964. Une vingtaine de locomotives diesel de 1 000 à 1 350 ch

1. La production est passée à 16 200 m³ en 1966, et celle de Plexafric à 13 700 m³.
2. Une troisième usine, élevée grâce à des capitaux d'Allemagne Occidentale, a été mise en route à Dolisie en 1965 (SOCOBOIS). Il existe aussi un projet pour la construction d'une quatrième usine, financée par un pays socialiste d'Europe Orientale, mais l'implantation n'en était pas encore décidée en 1966 : Mossendjo (proximité des chantiers d'abattage) ou Pointe-Noire (port d'embarquement).

sont en service, et chacune parcourt annuellement plus de 80 000 km ; il faut leur ajouter 7 autorails et 22 locomotives de manœuvre, ainsi que de nombreux engins de service, tels que des draisines. Le C.F.C.O. utilise en outre une cinquantaine de voitures pour le transport des voyageurs, et plus de 900 wagons ordinaires ou spécialisés. La nature des marchandises à transporter exige en effet une forte proportion de wagons plates-formes, aptes au chargement des grumes, quelques wagons bananiers (14) et à bestiaux (8), des wagons frigorifiques. Mais la plupart des wagons-citernes appartiennent aux sociétés pétrolières et en particulier à la D.O.C.

Les ateliers du Km 4 occupent un millier d'ouvriers, parmi lesquels un grand nombre de mécaniciens dieselistes, de chaudronniers, menuisiers, électriciens, soudeurs, etc. Il s'agit en effet non seulement d'assurer la bonne marche du matériel ferroviaire, mais d'en monter une partie de toutes pièces. C'est ainsi que la fonderie produit elle-même les sabots de freins et les coussinets des wagons, et que plusieurs machines rechargent et usinent les boudins des roues et des boggies. Une des sections produit des wagons-grumiers (47 en 1964), et des wagons adaptés au transport des caterpillars. Le C.F.C.O. s'efforce d'assurer la formation de sa propre main-d'œuvre, dans une école d'apprentissage où les jeunes gens reçoivent un enseignement théorique et pratique avant d'être affectés dans différents services, et qui a appris leur métier à nombre des ouvriers spécialisés recensés dans la ville, sinon dans toutes les agglomérations situées le long de la voie.

C'est une activité un peu semblable qui anime les « Ateliers et Chantiers de Pointe-Noire » (A.C.P.N.) installés dans l'enceinte portuaire depuis 1951. Concessionnaire de l'exploitation du slip de 500 t, cette société dispose également du dock flottant (1 600 t de capacité) pour le carénage des navires. Elle est équipée d'abord pour exécuter tous les travaux courants de réparations navales, mais se charge aussi de la construction ou du montage d'engins portuaires et fluviaux tels que barges, chalands, remorqueurs, etc. Disposant d'un ensemble de machines très complet, elle peut édifier charpentes et réservoirs métalliques, assurer les réparations mécaniques et électriques, les rebobinages, les travaux de chaudronnerie, de forge, de soudure. Les A.C.P.N. possèdent une petite installation de sciage fournissant les matériaux nécessaires à son atelier de charpente et de menuiserie, et qui a connu une activité assez importante jusqu'à une date récente : de 1952 à 1963, elle a produit 19 000 m³ de bois d'œuvre, avec un maximum annuel qui a dépassé 2 000 m³ de 1956 à 1960. Enfin, l'entreprise dispose d'un département commercial qui représente différentes sociétés productrices de moteurs, de gros matériel de travaux publics (grues, pelles mécaniques, concasseurs, tracteurs, bulldozers...), de pièces mécaniques, de matériel frigorifique, et garantit un service après-vente. Elle est cependant de dimensions assez modestes, puisqu'elle appointe environ 75 employés autochtones.

Dans le domaine des industries fondées sur l'utilisation des matériaux, une certaine diversification s'est manifestée depuis quelques années. La Société Métallo, spécialisée dans le montage des charpentes métalliques, est installée sur la route de l'aérodrome. Elle a connu récemment une nette expansion, grâce à une série de contrats importants, et le nombre de ses ouvriers a dépassé 120. La Compagnie Équatoriale de Transformation des Métaux (CETRAMET-Congo) était à l'origine spécialisée dans la fabrication d'articles de ménage en aluminium, lancée avant elle par COLALU, dont elle a pris la suite en 1961. Les pièces sont travaillées au tour par repoussage ; 80 t de matière première ont été consommées en 1965. A son atelier principal situé dans le quartier industriel, la société a joint une clouterie et une fabrique de fûts métalliques. La production de pointes, presque entièrement automatique, fait appel à un personnel réduit pour l'alimentation des machines, l'emballage et l'expédition ; elle a dépassé 450 t, et elle est écoulée sur le marché intérieur, où les besoins augmentent au fur et à mesure que le clou et la planche remplacent le matériau végétal et la liane, mais aussi en R.C.A. et un peu au Gabon[1]. Les fûts sont fabriqués de manière semi-artisanale, par quelques hommes répartis le long d'une courte chaîne. D'une contenance de 200 l, ils sont destinés au transport de produits pétroliers ou de l'huile de palme ; la production devait passer de 21 500 unités en 1965 à plus de 40 000 en 1967. Enfin, une dernière

1. La même société possède une autre clouterie au Cameroun, qui fournit ce pays et le Tchad.

activité était en 1966 venue s'ajouter aux trois autres : la fabrication de tôles ondulées en polyester, translucides et colorées. Le personnel oscille entre 60 et 90 personnes, car il est parfois nécessaire d'embaucher une vingtaine de temporaires pour faire face à une commande urgente.

La Manufacture d'Armes et de Cartouches Congolaise (M.A.C.C.) est une petite entreprise montée en 1963-1964, et qui emploie une trentaine d'ouvriers. Les divers éléments — poudre, plombs ou chevrotines, bourre, cartouches — arrivent de France. Deux chaînes parallèles opèrent les manipulations successives jusqu'au sertissage. Puis, les cartouches passent toutes dans une grosse machine à marche lente et continue qui en assure le vernissage et le séchage. Puis elles sont emballées manuellement (40 000 cartouches peuvent être faites en sept heures de travail quotidien) et la production annuelle est de l'ordre de 10 000 000 d'unités. C'est la R.C.A. qui est le plus gros client, mais les expéditions se font vers divers pays d'Afrique Équatoriale.

Le tableau des industries métallurgiques ne serait pas complet si l'on n'évoquait une petite entreprise de récupération qui fonctionne depuis 1957. De 1 200 à 1 500 t de produits ferreux sont conditionnés par CONGOMÉTAL, après découpage au chalumeau, car le volume traité est insuffisant pour justifier la mise en place d'une presse. Dix ouvriers sont employés à ce travail, qui fournit en outre 40 t de métaux non ferreux. La société est en mesure de vendre des pièces détachées prélevées sur les engins en démolition, mais l'essentiel du stock est expédié à des clients japonais et européens.

Le fonctionnement d'entreprises comme les A.C.P.N. ou Métallo, et dans l'ensemble le développement général de l'industrie et des transports dans un pays, entraînent une consommation croissante d'oxygène et d'acétylène sous pression. C'est en se fondant sur cette idée que la Société Air Liquide est venue implanter une de ses usines à Pointe-Noire dès 1951. Les installations qu'elle a réalisées lui permettent de liquifier 250 m^3 d'air par l'heure, et de produire 52 m^3 d'oxygène. C'est la décomposition du carbure de calcium qui fournit l'acétylène. La société a tout d'abord servi les divers territoires d'Afrique Équatoriale, et les ventes ont atteint un maximum en 1963, avec 200 000 m^3 d'oxygène et 50 000 m^3 d'acétylène. Mais les besoins nationaux étaient devenus suffisamment importants pour justifier de nouveaux investissements. L'Air Liquide a donc ouvert une filiale au Gabon (GABOA) en 1964, et une seconde en R.C.A. (SOCAGI), en janvier 1966. Elle n'en prévoyait pas moins une production de 140 000 m^3 d'oxygène et 38 000 m^3 d'acétylène, écoulée au Congo-Brazzaville seulement, pour 1966. Les effectifs se montent à une quarantaine d'ouvriers autochtones.

A ces diverses industries urbaines, il faut ajouter celles qui assurent la transformation de l'huile de palme. Celle-ci, qui vient surtout de l'intérieur du pays, est destinées soit à l'exportation, soit à la consommation urbaine ; mais une faible partie en est utilisée par des entreprises archaïques, travaillant avec des méthodes artisanales et par intermittence, pour la fabrication de toutes petites quantités de savon, écoulées sur place. L'abondance des palmiers dans le Kouilou avait pourtant suscité à maintes reprises des projets d'exploitation. On a vu quelles avaient été les réalisations et les difficultés de la Compagnie de l'Afrique Française sur sa concession de Mfilou, à partir de 1930[1]. Des demandes de permis furent posées dans d'autres zones : sur la rive gauche de la Ntombo, en 1927, où devaient être montées usine et scierie ; le long du Kouilou, entre les îles Tchibébé et Tchikombi, en 1936 : une usine fut installée sous l'égide des « Huileries du Moyen-Congo », mais elle ne fonctionna jamais ; dans le bassin de la Loémé, à l'ouest du lac Bindi, en 1939 ; en 1940 enfin sur la rive droite de la Ntombo, près des villages de Mbila et Voumba, dont la population récoltait les fruits d'une grande palmeraie naturelle, malheureusement située au sein des marécages. Mais la seule entreprise qui réussit à fonctionner fut la savonnerie Moulinet. Elle avait commencé en 1930-1931 par l'établissement, près de Cayo, d'une huilerie pouvant fournir 1,2 t par jour. Un permis d'exploitation portant sur plus de 600 ha lui avait été accordé, et elle avait fait procéder au nettoyage et à l'aménagement de voies d'accès sur des terrains comptant 10 000 arbres. Ceux-ci n'ayant qu'un rendement médiocre, on envisagea bientôt la plantation d'espèces sélectionnées ; mais soit par manque de capitaux, soit par manque de connaissances techniques, le

1. Cf. chap. VI, IIe partie.

stade des réalisations ne fut jamais atteint. En outre, là comme ailleurs, se posait le problème de la main-d'œuvre : ou bien l'usine est alimentée par une palmeraie artificielle employant un personnel salarié, ou bien elle doit compter sur la bonne volonté et l'appât du gain des villageois à qui les arbres appartiennent, et dans ce dernier cas, la régularité et l'abondance des apports ne sont pas garanties. Finalement, la guerre de 1939-1945 vint modifier les prévisions initiales, et l'entreprise Moulinet se mua en savonnerie.

La rupture des relations commerciales avec les fournisseurs européens garantit aux produits locaux un écoulement aisé, même si leur qualité laissait à désirer. On vit donc naître deux autres savonneries travaillant avec des méthodes artisanales. Il n'en fut plus de même après 1945. La savonnerie Moulinet dut faire un gros effort de modernisation afin de passer à une production « à chaud », et obtenir un savon capable de soutenir la comparaison avec les produits d'importation. Grâce à cet effort, elle fut d'ailleurs la seule à pouvoir survivre, produisant 200 t de savon premier choix à 72 %, vendu dans le Kouilou et le Niari, ainsi qu'au Gabon. Mais la concurrence était sévère avec le savon de Marseille qui, malgré les frais de transport, était offert sur place à des prix identiques[1]. La production n'en atteignit pas moins 500 t en 1951, s'ouvrant même de nouveaux marchés au Tchad. Pourtant, à la fin de 1952, la savonnerie fermait ses portes définitivement. Depuis, jamais cette industrie n'a pu jouer un rôle important dans l'économie régionale.

Le secteur des industries alimentaires comporte aujourd'hui presque uniquement des fabriques de boissons. Les exceptions sont peu nombreuses, et l'on peut citer AFRIGO (Alimentation et Frigorifères du Congo) qui importe des vivres frais et produit de la glace industrielle, et « L'Ourson Bleu », dont les yaourts et les « esquimaux » fournissent les magasins de la ville, et dont les glaces ont eu longtemps un quasi-monopole sur le marché congolais. L'avion permettait même de les expédier jusqu'en R.C.A. et au Tchad. La consommation d'eau gazeuse et de limonades était assurée partiellement, jusqu'en 1965, par des entreprises de capacité limitée, installées sur place, telle « La Cascade » (550 000 bouteilles par an, 25 employés) également distributrice de vin et de bière. Le reste venait de Brazzaville ou était importé. Or, ces importations, en dépit d'un accroissement de la production, n'avaient cessé d'augmenter ; ainsi les pays de l'Union Douanière Équatoriale faisaient venir 48 000 hl de bière en 1954, et 92 000 hl en 1959 ; la consommation moyenne par tête d'habitant était alors estimée à 3 l par an[2]. De ce fait, dès 1959, on envisageait comme économiquement rentable l'installation à Pointe-Noire d'une brasserie dont la capacité pouvait être d'abord de 50 000 hl. Plusieurs groupes financiers s'intéressèrent à cette question jusqu'à la construction, en 1964, de l'usine S.C.B.K. (Société Congolaise des Brasseries Kronenbourg).

Cette usine a été implantée au sud-ouest de la route conduisant à l'aérodrome, et son château d'eau se remarque de loin. L'eau dont elle a besoin en grande quantité est tirée par pompage d'une nappe profonde très abondante, décelée par sondage, et qui fournit régulièrement 50 m³ par heure. Le malt est naturellement importé. Grâce à un matériel perfectionné, exécutant automatiquement la plupart des opérations, une centaine d'ouvriers seulement permettent le remplissage de 50 000 bouteilles par jour. Il est prévu 50 000 hl de bière par an, et 25 000 hl de limonade à l'orange, au citron, etc. La S.C.B.K. a enfin mis sur le marché une eau naturelle qui a remporté un grand succès dans les milieux européens. L'avenir dira comment le marché d'Afrique Équatoriale se partagera entre les divers producteurs. Mais il est certain que la consommation peut encore progresser dans de fortes proportions, surtout en ville où la bière et les sodas, parce que moins coûteux que le vin et très appréciés, sont plus à la portée de la plupart des citadins. Dans ces conditions, la capacité de la production devra sûrement être augmentée à échéance assez rapprochée.

Cette industrie nouvelle n'a pas manqué de stimuler des activités annexes, comme la fabrication de caisses, de casiers et de palettes, nécessaires à la manipulation des bouteilles, et dont ont bénéficié des scieries et menuiseries. On a pu se demander si la production des bouteilles

1. On peut s'étonner de cette égalité de prix, mais il ne faut pas oublier le rôle joué par le change entre franc métropolitain et franc C.F.A., par le rendement plus faible de la main-d'œuvre, et enfin par l'augmentation considérable des salaires au cours des années d'après-guerre : le manœuvre ordinaire, non nourri, touchait 6,5 F par jour en 1945 et 28 F en 1949, soit une augmentation de 430 %.

2. Dans ce domaine, on a vu gonfler les importations de bière passant par Pointe-Noire. Cf. *infra*, p. 388-389.

elles-mêmes pouvait être envisagée. Après des études entreprises à ce sujet, il s'est avéré que les besoins des quatre pays d'Afrique Équatoriale intéressés ne permettaient pas d'atteindre le seuil de rentabilité d'une usine de ce genre[1].

On ne peut traiter des industries alimentaires à Pointe-Noire sans évoquer la conserverie de poisson qui a fonctionné par intermittence depuis 1957, date de sa création par la SAPAC. Implantée dans la zone portuaire, à proximité du quai de batelage, l'usine devait mettre en boîte le thon (120 t par mois) et la sardinelle, commercialisée sous le nom de « pilchards » (60 t par mois). En réalité, elle a toujours travaillé très en dessous de sa capacité théorique, parce qu'elle s'est heurtée à deux obstacles principaux. Le premier a été la difficulté de l'approvisionnement. On sait que la pêche au thon n'a pris son essor qu'après 1963 ; jusqu'à cette date, les apports ont donc été réduits et épisodiques. Quant aux sardinelles, elles n'ont jamais été pêchées en quantité suffisante, ni avec assez de régularité. Mais, en outre, se posait un problème de marché. En 1958 et 1959, la moitié de la production était écoulée au Congo, et l'autre moitié au Gabon. Pour que l'activité de la conserverie soit satisfaisante, il faudrait qu'elle puisse exporter vers les pays du Marché Commun, acheteurs notables de conserves ; mais le prix de revient est grevé lourdement par le coût des boîtes vides ou du métal nécessaire pour les fabriquer, qui ne permet pas ensuite de vendre à des conditions concurrentielles. L'usine a dû interrompre la fabrication. Mais peut-être une réouverture pourra-t-elle être envisagée maintenant que la pêche au thon se pratique au large du Congo pendant une saison de plus en plus longue[2].

Le développement industriel de Pointe-Noire et de sa région, sans avoir une grande ampleur, a donc pris un bon départ. Si les activités les plus anciennes, dérivées de l'exploitation forestière, sont en net déclin, elles ont été remplacées par d'autres, qui font preuve de beaucoup de dynamisme ; les implantations récentes (Afris-Bois-Congo, S.C.B.K., SOCOFROID) montrent que les conditions existent qui peuvent attirer des capitaux, en particulier la présence d'une main-d'œuvre abondante, et la promulgation d'un code des investissements assez libéral. Mais ou bien l'entreprise doit rester de faibles dimensions, ou bien elle doit s'assurer des débouchés extérieurs. La mise en exploitation du gisement de Saint-Paul va renforcer dans des proportions considérables la concentration déjà nette des affaires à Pointe-Noire, dont le titre de capitale économique se justifie déjà très largement. L'activité d'un port dont le trafic dépasse 2 000 000 t n'est-elle pas d'ailleurs le meilleur atout sur lequel la ville peut compter ?

3. Le Kouilou et les projets d'industrialisation massive.

Dans un précédent chapitre, on a eu l'occasion d'évoquer les brûlants espoirs qu'avait fait naître, puis entretenus, entre 1954 et 1960, le projet d'édification du barrage sur le Kouilou, à Sounda. Cet ouvrage de très grandes dimensions (120 m de hauteur, 250 m de longueur au couronnement, 370 000 m³ de béton), dont le lac de retenue aurait eu 1 800 km² de superficie, intéressait particulièrement la région. Les 800 000 kW de puissance disponible auraient fourni 7 milliards de kWh par an, et même 8 milliards si l'on avait capturé la Nyanga pour qu'elle vienne se jeter dans le Kouilou. Le prix de vente de l'électricité aurait été extrêmement réduit : 0,35 F le kWh. Une telle quantité d'énergie à bas prix justifiait la création d'un complexe industriel qui, à cause de l'existence du port et de l'infrastructure routière, ferrée et aérienne, ne pouvait s'édifier qu'à Pointe-Noire. Comment devait-elle être utilisée ?

La fabrication d'aluminium aurait exigé 5 milliards de kWh. L'alumine serait venue de Guinée, et aurait été transformée en 200 000 à 250 000 t d'aluminium, chiffre supérieur d'au moins un tiers à la production française de 1956. A cette industrie de base se seraient jointes plusieurs usines électro-métallurgiques utilisant en partie des matières premières extraites au Congo, et condamnées sans cela à rester inemployées : fabrication de ferro-manganèse (200 000 t par an),

1. *Possibilités d'industrialisation à Pointe-Noire, op. cit.*, p. 12. Il faudrait que soit assurée une production de 8 à 10 millions de bouteilles. Cependant, un nouveau projet était mis sur pied en 1966, et paraissait devoir être rapidement réalisé.

2. Il existe un projet important, en cours d'étude, intégrant la pêche du poisson et la mise en conserve à bord d'un bateau-usine.

de ferro-silicium (32 000 t) et de carbure de silicium (10 000 t) avec la silice très abondante dans les sables de la région littorale, de silico-manganèse, de magnésium (10 000 t), à l'aide des calcaires dolomitiques du Niari : l'ensemble aurait absorbé 1,25 milliard de kWh. Les petits gisements de phosphate de Holle, ou ceux du Togo, devaient donner naissance à une industrie du phosphore (35 000 t), réclamant 0,5 milliard de kWh. Enfin, on supposait que d'autres types d'industries seraient venus s'installer, attirées par les facilités offertes et par les possibilités d'écoulement (cimenterie, papeterie, industrie alimentaire, etc.). Le coût total des investissements nécessaires atteignait au minimum 100 milliards de francs ; et les années passant, l'estimation croissait avec régularité.

Pour l'économie urbaine, le bouleversement aurait été total. Pendant toute la période de construction, ce sont 8 000 à 10 000 ouvriers qui auraient été nécessaires, et l'on n'ose imaginer, aujourd'hui où l'on peut mesurer la croissance démographique qui s'est produite depuis dix ans, ce qu'elle aurait été si les travaux avaient pu s'engager ! Au demeurant, l'ensemble des industries, hautement mécanisées, n'auraient absorbé ensuite que 4 000 employés : que seraient devenus les autres, sinon des chômeurs supplémentaires ? « Les travailleurs sans emploi qui se trouveront brutalement placés en état de chômage constitueront un ferment de mécontentement, avec les risques que cela comporte pour l'ordre social et politique. La différence des revenus ouvriers et des revenus agricoles déconsidérera pour de longues années dans l'esprit des travailleurs sans emploi l'éventualité d'un retour à la terre. De plus, les chômeurs répugneront pour beaucoup à quitter la ville, en raison notamment des habitudes de vie acquises, et qu'ils estimeront supérieures à la vie traditionnelle des villages[1]. » Et devant l'ampleur des difficultés attendues, on envisagea le recrutement de travailleurs étrangers (Centrafricains, Tchadiens) dont le rapatriement en fin de contrat aurait résolu d'office le problème ; mais ce système qui avait été utilisé par nécessité pour la construction du C.F.C.O., n'était pas lui-même sans inconvénients graves, d'ordre psychologique surtout, en provoquant sans aucun doute un très violent mécontentement de la population locale. Il n'y eut finalement pas à choisir, mais cet exemple démontre combien grandes sont les difficultés que pose, sur le plan simplement humain, le développement industriel de ces régions faiblement peuplées, où les structures économiques et sociales sont encore peu évoluées.

Après la mise en veilleuse du projet par les milieux politiques et financiers français après 1960-1961, le gouvernement congolais ne voulut cependant pas y renoncer officiellement. Il chercha en toute occasion à obtenir une relance partielle de la construction, et des capitaux permettant de poursuivre les travaux préliminaires. Le barrage du Kouilou restait le leitmotiv de la plupart des discours et de maints articles de presse. La route d'accès fut parachevée, ainsi que quelques aménagements préalables ; la galerie de dérivation est percée et partiellement équipée depuis le milieu de l'année 1966, et le matériel utilisé a été laissé à la disposition de l' « Office National du Kouilou » (ONAKO) par la société allemande qui a effectué le travail. Mais la situation est désormais claire, et il convient de l'évoquer sans ambiguïté : tout ce qui a été fait jusqu'alors ne demandait que des crédits relativement faibles par rapport au coût global du barrage et du complexe industriel ; en outre, les aménagements réalisés n'engageaient pas vraiment l'avenir, et pouvaient même être abandonnés sans grand dommage : la route de Sounda, le pont sur le fleuve, ont même eu une influence économique très positive sur les régions desservies. Cependant, il n'en est plus de même avec l'étape ultérieure : le chemin sur lequel on s'engagera devra être poursuivi jusqu'au bout ; ce sera désormais tout ou rien, c'est-à-dire 100 milliards de francs de crédits, ou l'abandon pur et simple de tous les espoirs[2].

On peut, en effet, creuser une galerie de dérivation et ne pas l'utiliser ; mais on ne peut pas jeter un batardeau en travers du fleuve si l'on n'est pas absolument assuré de construire le barrage. Il ne saurait guère non plus être question, comme certains l'ont pensé parfois, de refaire le projet sur de nouvelles bases, et d'édifier un ouvrage beaucoup plus petit, puisqu'il ne présenterait plus

1. Cl. MILLET, « Les problèmes de main-d'œuvre et les problèmes sociaux », *Industries et Travaux d'Outre-Mer*, n° 58, sept. 1958, « Le Kouilou », p. 549-553.

2. Il est d'ailleurs certain qu'après dix ans, le devis aurait besoin d'une sérieuse révision, et que le chiffre doit être plus proche de 150 milliards que de 100.

alors d'intérêt économique. Mais la décision finale n'appartient évidemment pas au Congo, qui ne peut qu'offrir les conditions de travail et d'investissements les meilleures possibles ; l'industrialisation massive de Pointe-Noire, si une source d'énergie abondante et peu coûteuse était disponible, serait facilitée par des facteurs favorables : un chemin de fer bien équipé, un port facile à étendre et à aménager, des matières premières disponibles dans un rayon accessible, une main-d'œuvre déjà sur place dans une forte proportion. Mais elle dépend, en définitive, de l'évolution du marché international de l'aluminium, de circonstances politiques locales et générales, sinon même des luttes d'influence qui se déroulent à l'échelle mondiale entre les « blocs » à idéologies opposées. Dans ces conditions, il est plus raisonnable de favoriser la construction de petites usines transformant la production locale et réduisant quelque peu le chômage ; elles constituent des réalisations peu spectaculaires sans doute, mais efficaces dans l'immédiat. Au demeurant, l'exploitation du gisement de potasse, dont on ne soupçonnait guère la richesse avant 1960, est déjà une forme de développement industriel d'importance majeure. Dans un premier temps, le minerai ne fera que passer par Pointe-Noire, et grossira le volume des denrées brutes exportées par le Congo. Il faut souhaiter que bientôt il puisse subir une transformation qui lui donnerait une plus grande valeur, et créerait de nouveaux emplois.

B. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET L'INFLUENCE ÉCONOMIQUE DE POINTE-NOIRE

Il est certain que dès l'origine, Pointe-Noire était placée davantage sous le signe du commerce que sous celui de l'industrie. Tout comme à Loango, dont elle avait pris la succession, les principales sociétés coloniales se préoccupaient avant tout de drainer vers ce point de la côte les richesses agricoles de l'arrière-pays. Mais les facilités offertes par le port et la construction du C.F.C.O. leur donnèrent un champ d'activités plus vaste. De même, le développement de l'administration, le contrôle progressivement plus serré qui put s'exercer sur le pays, l'organisation de marchés réguliers, firent entrer une part toujours plus grande des ruraux dans le cycle de la production. Cependant ce « ramassage » de produits sur la façade maritime n'aurait pas donné à la ville un bien grand dynamisme commercial, si elle ne s'était peu à peu transformée en une agglomération de taille importante, dont les propres besoins, toujours croissants, allaient provoquer l'installation d'un réseau de distribution de plus en plus varié : besoins du groupe des expatriés, peu nombreux sans doute, mais à niveau de vie assez élevé ; besoins de la population autochtone découvrant en ville, puis en brousse, l'utilité ou l'agrément de certains produits, du pétrole aux sandales et du corned-beef aux chemises de nylon. A Pointe-Noire même, puis à partir de là dans les campagnes environnantes, le magasin et la boutique ont solidement pris pied. Mais le rôle de Pointe-Noire, comme l'avaient pressenti ses fondateurs, s'est étendu bien au-delà du Mayombe : dans le Niari, dans le nord du Congo, et grâce à la grande voie de communication constituée par le réseau fluvial congolais, jusqu'en R.C.A. et au Tchad.

1. Le commerce.

L'activité commerciale a longtemps été dominée, tout comme l'architecture urbaine, par les grosses sociétés. Certaines d'entre elles ont disposé autrefois de vastes concessions en Afrique Équatoriale : la Société du Haut-Ogooué (S.H.O.), la Société Commerciale du Kouilou-Niari (S.C.K.N., ex-C.P.K.N.), la Compagnie Française du Haut et du Bas-Congo (C.F.H.B.C.), la Compagnie Commerciale Sangha-Oubangui (C.C.S.O.) ; il s'agit souvent, sous un sigle particulier, des branches locales d'entreprises beaucoup plus vastes dont le réseau couvre une grande partie de l'Afrique Noire : la S.H.O. s'étend au Gabon et au Cameroun ; la S.C.K.N. est un avatar du trust UNILEVER dont les nombreuses filiales apparaissent au Niger, au Gabon, au Congo-Kinshasa, etc. ; la C.C.S.O. n'est qu'une branche de la Société Commerciale de l'Ouest Africain (S.C.O.A.), partout

présente de Dakar à Yaoundé. Seule, la C.F.H.B.C. est typiquement congolaise[1]. Leur rôle a été d'abord d'acheter les produits de traite, et principalement les palmistes et l'huile de palme. Suivant les progrès réalisés dans l'établissement des voies de communication, les sociétés commerciales s'efforcèrent d'atteindre des zones difficilement accessibles avant la construction des pistes carrossables ou de la voie ferrée. C'est ainsi que la région de Mossendjo fournissait en 1933 plusieurs dizaines de tonnes de palmistes, que les vendeurs étaient obligés de porter en sept ou huit jours de marche à la factorerie de la S.C.K.N. à Kakamoèka. Les achats de vivres destinés aux travailleurs du chemin de fer, centralisés à Loubomo (rebaptisée ensuite Dolisie), réorientèrent ces circuits commerciaux. La population de la Bouenza-Louessé prit l'habitude de porter sa production vers le sud, d'autant plus que la C.C.S.O. avait ouvert deux magasins, à Loubomo et à Mvouti. L'achèvement de la route supprima la nécessité du portage : des camions allèrent chercher les palmistes sur les marchés organisés à jour fixe.

Le même souci de diriger vers Pointe-Noire les « produits du cru » poussèrent l'Administration à construire une route de Loubomo à Kimongo et au-delà. Au cours d'une tournée sur les lieux faite en 1933, l'administrateur déplorait le manque de liaison commode qui entraînait les habitants à porter leurs marchandises sur le marché de Buco Zao, en territoire portugais, à plus de 60 km, ou à Tchéla au Congo Belge (trois jours de marche), où se trouvait d'ailleurs un hôpital. Le rattachement des diverses terres à Loubomo, quelques habiles mesures économiques, renversèrent les courants établis, et s'efforcèrent même d'en capter les sources situées au-delà des frontières[2]. C'est la C.C.S.O. qui semble avoir fait à ce propos le plus gros effort, en installant des succursales, dès 1933, à Mboukou (Holle), Bilinga (Guéna), Boulou (Les Saras), Mvouti et Loubomo. Le tracé de voies routières perpendiculaires au chemin de fer ne pouvait que faciliter le ramassage « en drainant vers son axe toute la production du pays »[3]. Le résultat fut bon, puisque la seule région du Kouilou, en 1940, fournit 400 t de palmistes, et 93 t d'huile de palme[4].

Cette progression fut d'ailleurs interrompue par la guerre ; les difficultés d'exportation entraînèrent une baisse des prix, à laquelle les producteurs réagirent en réduisant leurs apports (1942 : 78 t seulement de palmistes dans la région du Kouilou, et 126 t en 1944). La situation ne s'améliora pas beaucoup après la guerre, car la population rurale fut davantage sollicitée pour le ravitaillement des agglomérations urbaines. Les produits vivriers trouvaient toujours preneurs, tandis que cette forte demande provoquait une augmentation permanente des prix. Celui des palmistes, au contraire, subissait le contrecoup des fluctuations du marché international, et même le soutien accordé par les Sociétés Indigènes de Prévoyance sous forme d'une prime de péréquation ne constituait pas un encouragement suffisant. En outre, le concassage du noyau est une opération longue et fastidieuse. Ainsi, les quantités commercialisées subirent-elles des variations constantes, et à partir de 1956, elles ne cessèrent pratiquement pas de diminuer, tombant à 160 t en 1965.

Mais les grandes sociétés commerciales ont cessé depuis longtemps de s'intéresser uniquement à l'exportation des produits de cueillette. En même temps que la ville se développait, elles ont largement étendu l'éventail de leurs activités, et se sont spécialisées, comme la S.H.O. (mécanique générale, matériel lourd, pièces détachées). La plupart d'entre elles sont désormais des maisons d'import-export pour une large gamme de produits ; le développement des transports routiers les a amenées à ouvrir une branche automobile, chacune représentant quelques marques pour lesquelles elles assurent le service après-vente et la réparation ; par exemple Peugeot pour la

1. Cf. P. VENNETIER, *Les hommes et leurs activités..., op. cit.*, p. 183 et suiv.

2. « La population a accueilli avec joie ma déclaration relative à son rattachement à Loubomo. Pour lui permettre d'en prendre au plus tôt le chemin, je la conviai à venir y célébrer la fête du 14 juillet... Quelques semaines plus tard, nous avons eu la satisfaction d'y voir réunis tous les chefs de tribus, de terres et de villages, avec plus de mille indigènes... Ceux-ci ont apporté 1 500 kg de palmistes, des arachides, noix de colas, etc., de la volaille et des cabris. Le tout a été acheté par les Européens qui eux-mêmes s'étaient rendus à cette manifestation au nombre d'une quarantaine. Depuis cette époque, les apports ont commencé, et à mon dernier passage à Loubomo, j'ai pu constater la régularité des apports. » Rapport de tournée dans la zone du chemin de fer. 1933.

3. Rapport de tournée. Conclusion.

4. D'après une note non signée, ni datée, mais écrite vers le milieu de l'année 1934, les exportations de palmistes des parties exploitées du réseau ferré étaient passées de 200 t en 1931 à 1 700 t en 1932 et 2 500 t en 1933 ; on escomptait 6 000 t en 1934.

C.C.S.O., Renault pour la C.F.A.O., Land-Rover et Citroën pour la S.C.K.N. Elles disposent donc d'un vaste garage-atelier. Enfin, l'ancienne factorerie s'est le plus souvent muée en magasin de détail ou de demi-gros. Dans ce domaine, ces maisons jouent un rôle prépondérant dans l'économie urbaine et régionale, car c'est là que les commerçants et les boutiquiers autochtones viennent se ravitailler, souvent par très petites quantités, en produits de parfumerie et de toilette, en tissus, chaussures, boissons, conserves, etc. Cette fonction est d'ailleurs également remplie par la plupart des magasins appartenant à des citoyens portugais, eux aussi installés depuis longtemps, mais qui ont parfois gardé leur aspect ancien : intérieur assez sombre, aux murs garnis jusqu'au plafond de rayonnages remplis des objets les plus divers, aux comptoirs surchargés, où voisinent pièces de tissus, vêtements, lampes à pétrole, postes de radio portatifs, etc. Sous la galerie extérieure, où s'empilent cantines métalliques, seaux en matière plastique, cuvettes et casseroles émaillées, travaillent souvent un cordonnier ou un tailleur et ses ouvriers avec leurs machines à coudre dont ils tournent la manivelle à la main.

Ces magasins plus ou moins rénovés, témoins d'un passé encore bien proche, se font cependant rares. L'un après l'autre, ils se modernisent, adoptant même le système du « self-service », tel « Printania ». Ils y sont poussés par la multiplication des magasins spécialisés — librairies, papeteries, magasins d'alimentation, de vêtements, de chaussures, d'appareils ménagers, de matériel de bureau, quincailleries, bijouteries, fleuristes, etc. — dont le nombre ne manque pas de frapper. Il y a en effet une disproportion évidente entre la population de la ville et l'infrastructure du commerce de distribution, et cette anomalie mérite examen. Pour la plupart des branches du commerce, la clientèle ne peut être recrutée que parmi un très petit nombre de citadins : les expatriés et la bourgeoisie autochtone ; car la grande majorité des habitants du Village n'a, sinon le goût, du moins pas les moyens, d'acheter des cristaux, de la vaisselle de porcelaine, de la maroquinerie ou des bijoux d'or ou d'argent ! A ce point de vue, Pointe-Noire n'est donc pas plus grosse qu'un chef-lieu de canton français de dimension moyenne, qu'une agglomération urbaine de 4 000 à 5 000 habitants. Mais en France, ou en général en Europe Occidentale, il s'est établi une sorte de hiérarchie des types de commerces, plus ou moins étroitement calquée sur la hiérarchie du réseau urbain : telle sorte de magasins ne se trouve que dans la grande ville, dans le chef-lieu du département par exemple, mais les relations sont aisées et les distances réduites ; le client éventuel se déplace donc, si besoin est. Il n'en est évidemment pas de même ici : ce qui n'est pas vendu à Pointe-Noire ne peut l'être, au mieux, qu'à Brazzaville, c'est-à-dire à 500 km, et le voyage n'est pas concevable à l'échelon du particulier. Il en résulte que les différentes sortes de commerces ont tendance à être tous présents ; le réseau des magasins ou des services est extrêmement complet, et, s'il peut se maintenir en période d'euphorie économique, il devient vite pléthorique lorsque apparaît une stagnation ou une récession. Le cas de la branche « hôtellerie-restauration » est typique : on ne compte pas moins de quatre hôtels, auxquels il faut ajouter six restaurants ou « snack-bars ». Malgré l'existence d'une clientèle de passage (missions officielles, touristes, fonctionnaires en tournées, hommes d'affaires), il est évident qu'ils ne peuvent avoir un « coefficient de remplissage » satisfaisant, ainsi qu'en témoigne le vide désolant de certaines salles aux heures des repas... Travaillant très au-dessous de leur capacité théorique, ils se trouvent donc dans une situation délicate[1].

Ce suréquipement a poussé certaines sociétés à prospecter le marché africain, en ouvrant des magasins dans le Village. Cette politique est à l'origine de l'urbanisation plus poussée du quartier Mayumba. Tout autour du Grand Marché, là où se rassemblent quotidiennement des milliers de personnes, se sont installées boutiques de chaussures, de vêtements, d'alimentation, de commerce général, boucherie, pharmacie... qui, presque toutes, sont des filiales d'entreprises dont la maison mère se trouve dans les quartiers sud-ouest : C.F.A.O., S.C.K.N., La Pastorale, CITEC, Oliveira, etc. Le marché de Tié-Tié est aussi, quoique dans une moindre mesure jusqu'à présent,

1. Ceci explique en partie la vigoureuse offensive menée contre les possibilités de « dîners à bord » offertes par les compagnies de navigation sur les paquebots faisant escale au port, et qui remportaient toujours un très grand succès. Nombre d'invitations se lançaient à cette occasion, qui permettaient de profiter d'un cadre original... et de prix « métropolitains ».

une zone d'implantation privilégiée. Cependant, les quartiers traditionnels restent le domaine incontesté des « commerçants au petit détail », forme typiquement africaine de la distribution. Les rôles du Service des Patentes portent la trace de 264 boutiques de ce genre, mais le chiffre est sans aucun doute très en dessous de la réalité. Outre les propriétaires non déclarés, il y a tous ceux dont le local peut difficilement passer pour une boutique, et dont les stocks se réduisent à bien peu de chose ; entre la baraque, guère plus grande qu'une guérite, et l'éventaire, fait de deux caisses renversées, la différence est bien faible, et il est aisé d'en jouer pour échapper à la taxation. En réalité, il n'est guère de bloc qui n'abrite son petit commerçant et ses nombreux revendeurs, dont les bougies ou les lampes à pétrole s'allument à la tombée de la nuit lorsqu'ils s'efforcent encore d'écouler quelques cigarettes ou un flacon d'huile de palme. Le « commerçant au petit détail », s'il se fournit dans les magasins de demi-gros, est aussi un dépositaire : c'est par lui que les entreprises européennes écoulent certains produits comme le pain, le vin, les sodas, le pétrole, au sein de la population africaine, et il est ravitaillé par des voitures ou des camions qui passent périodiquement (chaque jour ou chaque semaine) et lui laissent la marchandise. Ainsi dans ce domaine comme dans celui du travail, les deux parties de l'agglomération ont entre elles des relations de dépendance : ce qui fut « la ville blanche » reste l'élément moteur de l'association, qui entraîne l'ensemble de l'organisme urbain, mais ne pourrait fonctionner sans « la ville noire », qui fournit son travail et qui consomme.

C'est évidemment de la ville que dépend presque entièrement le réseau des boutiques de brousse. Mais celui-ci présente une grande différence avec ce qui se rencontre en d'autres parties du pays. Dans le nord du Congo, la C.F.H.B.C. a longtemps régné en maîtresse absolue sur une vaste région où étaient installées les dizaines de boutiques qui lui appartenaient ; celles-ci restent encore aujourd'hui les seuls témoins de son ancienne hégémonie. Dans le Niari, de nombreuses entreprises européennes ont organisé de petites chaînes de boutiques, implantées dans les plus grosses bourgades, où viennent aussi se ravitailler les petits commerçants des villages. Dans le Kouilou, il n'existe pratiquement aucune organisation de ce type : on ne relève que de rares cas de « chaînes » très courtes dans les agglomérations ferroviaires, et comportant trois ou quatres succursales, dont l'une sert de maison mère. Partout ailleurs, règne uniquement le boutiquier autochtone, « commerçant au petit détail », qui va périodiquement renouveler son stock à Pointe-Noire (fig. 127).

La cartographie de ces boutiques se calque naturellement sur celle de la population et épouse donc étroitement le tracé des routes et de la voie ferrée. Là encore, les données fournies par les documents fiscaux sont sujettes à caution ; il y aurait, dans l'ensemble du Kouilou et en dehors du chef-lieu, 169 petites boutiques, et 17 magasins du type factoreries tenus par un gérant employant un ou deux salariés. Mais ces chiffres sont inférieurs à la réalité, et d'ailleurs en perpétuel changement. Dans la majorité des cas, le boutiquier est un villageois semblable aux autres, dont la femme se livre à l'agriculture vivrière, mais qui a transformé une pièce de sa case en magasin. On y accède par une porte simple ou double, pour se trouver devant une sorte de comptoir sommaire. Contre les murs s'appuient quelques rayonnages ou des casiers ouverts, en planches, garnis avant tout de bouteilles — sodas, limonades, vin rouge —, de boîtes de conserves où dominent le corned-beef et la sauce tomate, de paquets de cigarettes et d'allumettes, encore que celles-ci soient peu usitées, car il y a toujours dans le village un feu allumé auquel le fumeur peut emprunter un brandon. Sur le sol reposent deux ou trois fûts d'huile de palme et de pétrole, surmontés de la pompe à main qui permet de servir le client. Dans les boutiques les mieux ravitaillées, on remarque, outre l'assortiment habituel de bimbeloterie, les lampes-tempête ou les lampes à pression, parfois des pièces de rechange pour les bicyclettes, et des tissus de pagne déployés et suspendus sous le plafond ou aux chevrons du toit. Tous les mois, le détaillant monte dans le camion de passage, et va se réapprovisionner à la S.C.K.N., à la C.F.A.O. ou « chez le Portugais ».

En 1964-1965, les autorités ont fait ouvrir, notamment dans la région de Kakamoèka, quelques boutiques officielles où étaient offertes des marchandises obtenues grâce à un accord avec la Chine populaire : conserves, bouteilles isothermiques, chaussures, petit outillage, lampes, etc. Le prix en était intéressant, mais l'expérience ne pouvait se prolonger après l'épuisement de stocks

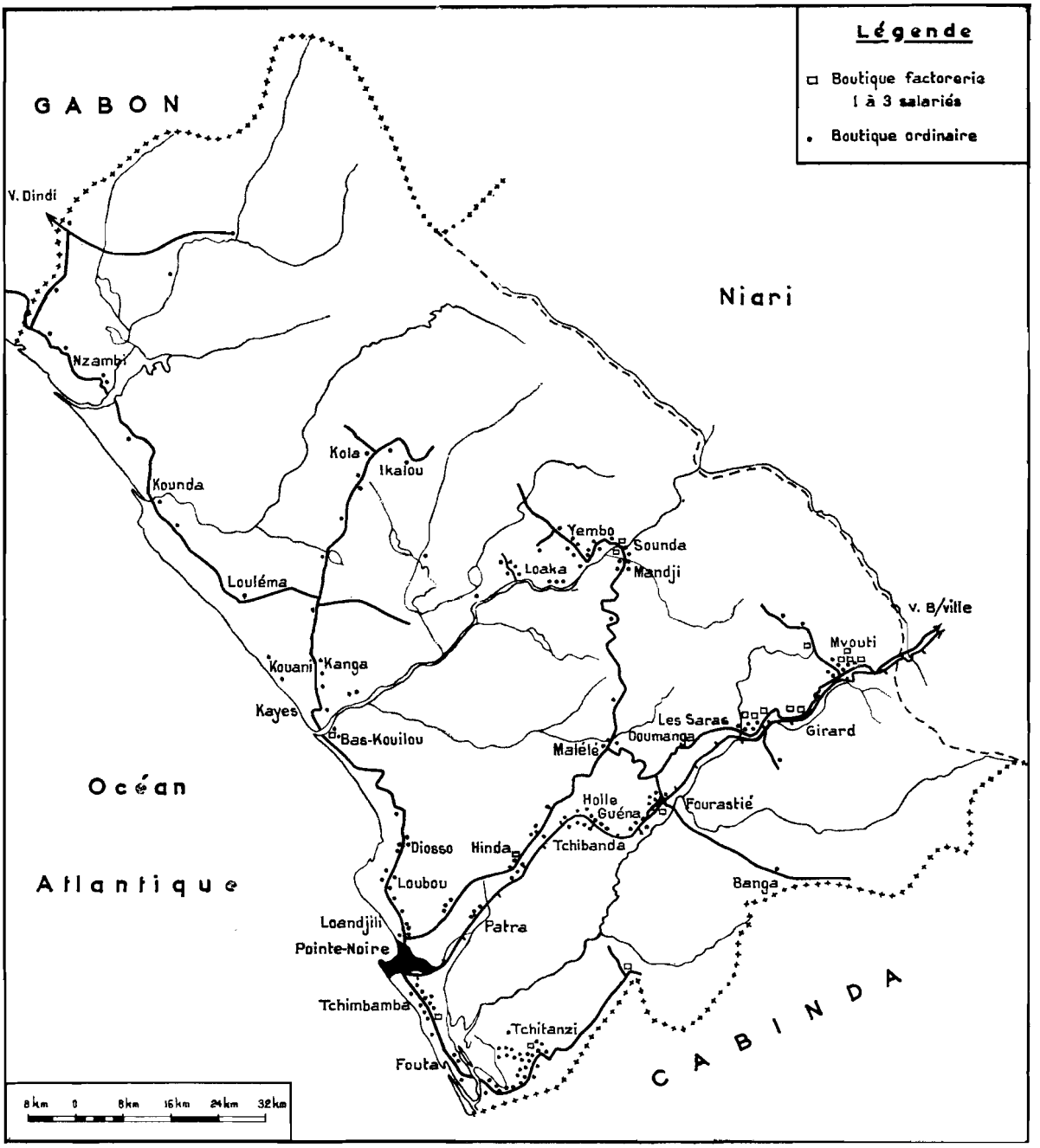


FIG. 127. — Le réseau des boutiques dans le Kouilou en 1966.

assez réduits. On peut d'ailleurs s'interroger sur l'utilité réelle de certains de ces objets, grandes bottes en caoutchouc ou bouteilles thermos, pour des gens qui vont pieds nus, et qui n'ont aucun moyen de faire rafraîchir leurs boissons... Il est indiscutable qu'il y a ici un problème : la pauvreté des boutiques est-elle la conséquence du bas revenu monétaire, ou celui-ci reste-t-il faible parce qu'il n'y a rien à acheter ? Faut-il stimuler l'envie des ruraux pour les inciter à produire plus, en étalant sous leurs yeux une gamme de marchandises alléchantes ? Ce n'est pas alors de la brousse, mais de la ville, que pourrait venir une telle initiative, et il est peu probable que les intérêts privés

se risquent sur cette voie, car la clientèle est peu nombreuse, et l'investissement réalisé ne serait rentable, dans la meilleure hypothèse, qu'à très long terme. Une telle solution supposerait d'ailleurs une réorganisation générale du commerce et un contrôle des prix pratiqués, car, tant que les producteurs auront avantage à venir eux-mêmes vendre leur récolte à Pointe-Noire, ils préféreront sans doute dépenser leur argent avant de retourner dans leur village : il est plus agréable d'acheter dans les magasins de la ville, le choix y est plus grand, les prix sont moins élevés ; le déplacement est de cette façon doublement utile. L'anarchie qui caractérise actuellement le marché n'est certes pas un facteur de progrès.

2. Pointe-Noire, centre de services.

Dans les pays en voie de développement, la grande ville joue beaucoup plus qu'ailleurs un rôle primordial comme centre de services, pour une campagne en général sous-équipée dans ce domaine ; les ruraux vont y chercher ce qu'ils ne trouvent pas sur place ou dans les centres semi-urbains les plus proches, et d'autant plus que ceux-ci sont moins nombreux, ou de plus petites dimensions : bureaux administratifs, établissements scolaires, tribunal, hôpital, banque, etc. D'où le va-et-vient qui s'établit entre ville et campagne, et cette sorte de suprématie de fait qu'exerce la grosse agglomération sur une région dont les limites ne sont pas les mêmes selon la catégorie du service offert. En est-il ainsi à Pointe-Noire ?

a) Influence administrative et rôle religieux de Pointe-Noire

Le caractère du mode de vie rural, resté pour une large part traditionnel, limite les besoins du villageois en matière administrative. La tendance a d'ailleurs toujours été à la création de « postes » permettant un contrôle plus étroit de la population : dans le Kouilou, Mvouti est devenu chef-lieu de sous-préfecture avec la construction du chemin de fer, et sur la rive droite du fleuve, les bureaux du district étaient à Madingo, au nord de la Noumbi, avant d'être transférés à Kayes. En 1964, la sous-préfecture de Kayes a été amputée de toute sa partie septentrionale, devenue le P.C.A. (Poste de Contrôle Administratif) de Nzambi, afin de donner satisfaction aux quelque 3 500 habitants de la région, vraiment défavorisés par les difficultés de relations. Depuis bien des années, les Yombé réclament l'érection de Kakamoèka en P.C.A., ce qui leur éviterait de longs déplacements, et il est possible que l'exemple de Nzambi soit suivi, bien que la route permette désormais le passage régulier des transports routiers par Sounda. On peut penser aussi que Saint-Paul, en devenant une ville de plusieurs milliers d'habitants, exigera une infrastructure administrative, et se verra accorder les fonctions de chef-lieu, comme ce fut le cas avant elle pour Jacob, dans le Niari.

Parallèlement à ce « quadrillage » progressif, l'Enseignement et le Service de Santé ont multiplié les écoles et les dispensaires. Ainsi, pour l'année scolaire 1963-1964, l'enseignement officiel et l'enseignement « assimilé » (écoles confessionnelles, dont les maîtres étaient pris en charge par l'État) comptaient 21 600 élèves dans le cycle primaire, dont 14 000 seulement pour la commune de Pointe-Noire, soit 66%, alors que Pointe-Noire abrite 69 % de la population du Kouilou. En brousse, on comptait une école pour 550 habitants. Le temps n'est plus où les études secondaires ne pouvaient se faire qu'à Brazzaville, Dolisie ou Pointe-Noire : Mvouti et Kayes ont un collège d'enseignement général ; l'hôpital de Pointe-Noire ne reçoit plus que les malades gravement atteints qui lui sont envoyés par les médecins des sous-préfectures où ont été bâtis dispensaires et maternités. Vaccinations, premiers soins, peuvent être faits par des infirmiers, et les tournées du personnel médical multiplient les contacts au niveau même du village. La justice coutumière règle localement un grand nombre de palabres, et le tribunal du chef-lieu une partie des affaires plus graves : seuls les criminels sont transférés et jugés à Pointe-Noire. Enfin, c'est l'administration sous-préfectorale qui collecte l'impôt, et se rend sur place pour cela.

Ainsi, les ruraux, à l'exception des Européens et des fonctionnaires, peuvent se passer de beaucoup des services offerts par la grande ville ; le paysan de Kounda, d'Ikalou ou de Tchitanzi

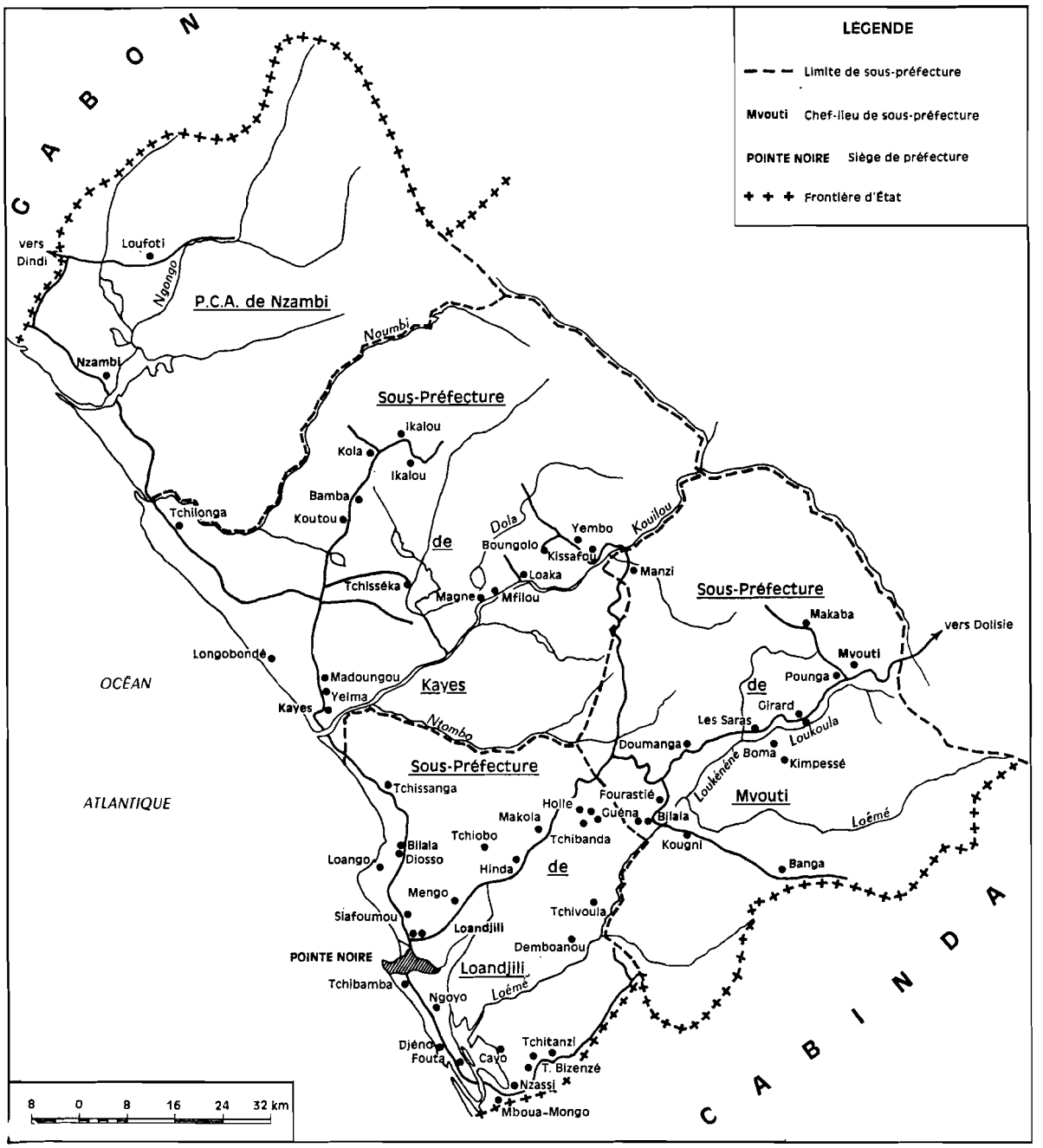


FIG. 128. — Administration générale et enseignement primaire dans le Kouilou (1964).

n'a que faire des banques, des chèques postaux, non plus que des grands organismes administratifs dont l'action va jusqu'à lui par l'intermédiaire de leurs rouages locaux.

La situation est différente dans le domaine religieux ; en ce qui concerne les religions chrétiennes, le Kouilou n'est qu'une partie d'une région plus vaste, où les missions (catholiques, protestantes, salutistes) dépendent hiérarchiquement de Pointe-Noire ; ainsi l'évêché s'étend sur une grande partie du Niari. Mais Pointe-Noire est la « capitale » d'un mouvement religieux purement africain, qui a longtemps fait preuve d'un grand dynamisme, et conserve aujourd'hui encore de

très nombreux adeptes : le « bougisme ». Le fondateur, Zéphyrin Lassy (d'où le nom de « lassysme » donné parfois à ce mouvement) est né vers 1908 à Ngoyo, village situé au sud de Pointe-Noire non loin du lac Cayo, dans une famille de notables Vili. Élevé par son oncle paternel, il fréquenta les écoles catholiques, où il a laissé le souvenir d'un caractère fantasque, puis il s'engagea vers 1921 dans la marine marchande belge. On sait peu de choses précises sur sa situation au cours des vingt-cinq années suivantes, sinon qu'il résida quelque temps à Anvers, qu'il figura comme danseur acrobatique dans une troupe européenne, et fut aussi boxeur professionnel. Il se rengagea dans la marine belge en 1938, et dut naviguer pendant toute la guerre sur divers bateaux alliés. Il affirme même avoir subi trois torpillages. Quoi qu'il en soit, il revint en congé à Pointe-Noire en 1946, et fit de courts séjours à Brazzaville et à Léopoldville avant de s'établir à Dolisie en 1947.

C'est là que le 5 août 1948, à 23 h 55, il eut une révélation ; alors qu'il lisait une bible achetée à Londres, il vit une grande lumière envahir sa chambre, et entendit la voix de « Son Seigneur Jésus-Christ ». Mais il n'ébruita pas cet événement, et continua son existence paisible avant d'entrer à l'Armée du Salut, en 1951. Il y fut « soldat » en 1953. C'est alors qu'il vint s'installer près de Holle, à Tchikanou, sur une ancienne plantation de caféiers, avec l'appui discret d'un homme politique Vili. Il construisit une petite chapelle et se mit à prêcher, exhortant la population à se convertir et à détruire les fétiches. Opérant des guérisons autour de lui, il vit sa renommée de guérisseur s'étendre très vite ; les villageois l'appelèrent de plus en plus pour les délivrer des « forces mauvaises », et il connut son triomphe lorsque le Ma Loango lui-même lui demanda de « désenvoûter » une de ses épouses. Dépassant ce stade, il fonda alors sa propre Église, la « Religion Christianisme Prophétique Africaine », ou culte de « Zambi-Bougie » et vint habiter à Pointe-Noire.

Le lassysme, ou bougisme, ou encore « culte de Zéphyrin », est un syncrétisme retenant une partie des croyances et des rites chrétiens (catholicisme, Armée du Salut), et une partie des coutumes africaines à manifestations collectives. Des statuts, élaborés en mars 1957, précisent le but de la religion : « Étude de l'Ancien et du Nouveau Testament, et concrétisation des préceptes enseignés par le Christ ». L'Église Prophétique compte des membres honoraires et des membres actifs payant une cotisation (art. 4), dont le non versement entraîne la radiation (art. 9). Un Comité directeur de cinq membres, ultérieurement portés à douze, élus au scrutin secret pour six ans, est renouvelable par tiers tous les deux ans (art. 5) ; une Assemblée générale annuelle entend le rapport moral et financier des responsables (art. 6). Les commandements édictent un certain nombre d'interdictions empruntées aux autres religions : interdiction de tuer, de voler, de mentir, de commettre l'adultère, mais aussi de boire de l'alcool, de fumer le tabac ou le chanvre, de manger de la viande de porc, de représenter Dieu par des gravures ou des statues. Les églises servent à célébrer les mariages, et un culte comprenant une cérémonie quotidienne le soir, et une autre les mercredi et dimanche matin. Présidées par un prêtre en chasuble blanche ornée de deux croix chrétiennes rouges, elles comportent la lecture de prières, des « prêches », des cantiques accompagnés de danses dont le rythme s'accélère jusqu'à l'obtention de transes individuelles ou collectives. L'autel, couvert de tissu blanc et surmonté d'une croix, est garni par six bougies. Des offices sont célébrés pour les morts. Mariages et décès sont inscrits sur un registre d'état civil. Les adeptes se distinguent en ville par le port d'un vêtement blanc où croix, croissants et étoiles brodés sont disposés différemment selon le grade ; les femmes portent en outre sur la tête une sorte de voile d'infirmière.

Dès 1955, les autorités admettaient que le bougisme avait attiré plus de 45 000 fidèles, dont le nombre augmentait sans cesse, grâce à des prédicateurs qui allaient prêcher dans les villages non encore convertis. Son succès paraissait très grand parmi les Yombé, les Kougni, les Tsangui, et suivant le C.F.C.O., il gagnait Brazzaville et même Léopoldville. Sur la côte, il débordait aussi la frontière méridionale, touchant les Kotchi du Cabinda. L'Administration, rendue circonspecte par le précédent du kibanguisme en pays Lari, se contentait de suivre attentivement la situation ; elle avait d'autant moins de raisons d'intervenir que le lassysme recommandait le respect des lois, de l'autorité établie, du devoir civique, et interdisait aux prêtres et au fondateur lui-même de faire de la politique. Elle attendait donc la « retombée » du mouvement, non soutenu par un sentiment nationaliste ou tribal. Pendant deux ou trois ans, Pointe-Noire apparut comme une véritable capi-

tale religieuse, où s'élevait le temple principal de Z. Lassy, en face du « palais » construit grâce aux dons des fidèles, dans le quartier Tié-Tié.

Mais la ferveur baissa très vite dans la région côtière, alors que le prosélytisme poursuivait son œuvre dans les régions plus tardivement atteintes. Z. Lassy voulut relancer solennellement sa religion par un acte frappant l'imagination de ses fidèles : il se retira au sud-est du lac Cayo, près de Tchitanzi, où il déclara qu'il voulait fonder une ville modèle qui serait sa capitale religieuse, la Rome du Christianisme Prophétique, dans laquelle s'élèverait son « Vatican ». Des milliers de volontaires vinrent défricher le terrain, et commencer de vastes constructions. En novembre 1961, une grande cérémonie, à laquelle participaient de hautes autorités civiles, voulut marquer le premier anniversaire de ce nouveau départ par un apéritif solennel, une visite de Tchitanzi, un repas froid et un match de football. Mais l'enthousiasme était retombé, et le bougisme perdait du terrain. Malgré l'ouverture d'écoles, dont les maîtres furent d'ailleurs pris en charge par l'État, il n'eut plus désormais cet aspect de mouvement irrésistible et omniprésent qu'il avait un moment revêtu. La révolution d'août 1963 accentua son déclin par la distance que prirent bientôt les dirigeants congolais vis-à-vis de toutes les religions. Z. Lassy reste aujourd'hui le « prophète » incontesté de « Zambi-Bougie », du « Christianisme Prophétique en Afrique ». Mais son autorité ne s'exerce plus guère qu'en ville. En brousse, et notamment dans le Mayombe, sont nées de petites sectes dont l'influence ne se fait sentir que localement et pendant un temps limité, telle celle de Thérèse Massanga, « Mama Thérèse », qui opère des guérisons miraculeuses. Les unes et les autres témoignent du besoin que ressent presque toujours le Noir de se démarquer des religions « importées » qui lui semblent faites par les Blancs pour les Blancs, et d'en fonder une à sa mesure, où il retrouvera ses concepts et une image de son monde intérieur. Mais le bougisme reste un exemple assez extraordinaire, dans la mesure où il a pu donner à Pointe-Noire une sorte de rayonnement spirituel dépassant largement le cadre régional.

b) L'influence lointaine de Pointe-Noire

Le rôle de pôle économique joué par la ville pour les zones situées en dehors du Kouilou est devenu plus important au cours des dix dernières années, et notamment en ce qui concerne le bois. La migration des exploitations forestières vers le Niari septentrional, après épuisement des réserves du Mayombe, a permis d'étendre son influence sur une région qui ne relevait pas encore directement d'elle. La part prise dans cette évolution par la construction de la voie ferrée COMILOG a été prépondérante. En effet, avant 1963, les chantiers proches ou lointains évacuaient leurs bois par camions jusqu'aux diverses gares, dont Loudima et surtout Dolisie étaient les plus actives. Cette dernière surtout, reliée au Gabon par un axe routier de bonne qualité, voyait embarquer des grumes en provenance du versant oriental du Mayombe, dont l'exploitation était menée du Kouilou jusqu'à la frontière, et même au-delà. La capitale du Niari était donc un point de rupture de charge obligatoire, qui avait vu se développer une industrie du sciage, ainsi qu'une activité commerciale diversifiée et dynamique. On y sentait une atmosphère un peu « Far-West », et chacun parlait avec indulgence, voire une certaine fierté, des mémorables « dégagements » que venaient y faire de temps en temps les forestiers, entre deux longs séjours sur leurs chantiers. Mais ce rôle régional de la ville, qui aurait pu grandir encore, s'est trouvé en quelque sorte « court-circuité » par le nouveau chemin de fer : les billes de bois coupées dans la forêt du Chaillu sont chargées à Mossendjo surtout, à Makabana, et ne font plus que passer en gare de Dolisie pour atteindre directement Pointe-Noire. Des essais menés en 1965 ont prouvé qu'il était également possible de pratiquer le flottage des grumes sur le Kouilou à travers le Mayombe et jusqu'à l'estuaire, quoique dans des conditions assez difficiles. Les circonstances ont donc favorisé Pointe-Noire, organisme urbain plus puissant et dynamique, aux dépens de Dolisie qui a perdu une partie de son emprise sur le Niari, et risque de la voir se réduire encore.

Mais il est encore un autre fait qui a contribué à favoriser Pointe-Noire : le rôle grandissant joué par l'avion dans l'exploitation forestière. Pour un grand nombre de sociétés ayant leur siège à Pointe-Noire, la distance entre la direction et les chantiers s'est allongée de telle façon qu'il n'est

plus possible dans la plupart des cas d'assurer la liaison par la route. Le franchissement du Mayombe reste en saison des pluies une opération hasardeuse, entre Les Saras et Les Bandas, réalisable seulement à l'aide d'un véhicule semi-lourd de type Land-Rover, et qui demande quelques heures (pour une soixantaine de kilomètres) dans les meilleures conditions, mais peut être rendue impossible par une tornade qui provoque glissements de terrains et chutes d'arbres. Or, qu'il s'agisse d'un marché commercial en cours — un marché de bois, par exemple — ou de la bonne marche d'une exploitation, le facteur temps joue un rôle primordial : le succès ou l'échec sont suspendus à la rapidité d'un déplacement ; l'immobilisation d'un engin lourd coûte très cher. Si la possession d'un avion privé reste l'apanage d'un très petit nombre, par contre beaucoup de courtiers ou de patrons ont pris l'habitude d'utiliser fréquemment les services des petits avions de l'aéro-club, qui peuvent en une demi-journée leur faire faire le voyage jusqu'aux lieux de production et les ramener à Pointe-Noire ; ou bien livrer la pièce de rechange fournie par les magasins spécialisés grâce aux terrains d'atterrissage sommaires aménagés à proximité des chantiers. Ainsi, Divénié, Mossendjo, Loudima, sont entrés dans l'orbite de la grande ville côtière, et il ne se passe guère de journées sans que soient établies deux ou trois liaisons aériennes de ce genre. Le ravitaillement en vivres, le transport du courrier, entre Pointe-Noire et les chantiers de la COFORGA, dans l'extrême nord-ouest du Kouilou, se font chaque semaine de la même façon, des « vacations radio » servant à préparer les voyages. C'est enfin le moyen de transport utilisé par l'Office des Bois pour assurer le contrôle régulier et le conditionnement de l'okoumé sortant par la lagune Mbanio et par Mayumba ; il n'a d'ailleurs guère le choix, car le déplacement par la route, puis la voie d'eau, demanderait au moins deux jours dans un sens, et autant dans l'autre !

C'est enfin une domination financière que Pointe-Noire exerce sur les exploitations forestières, bien au-delà des zones côtières. En effet, non seulement les banques de la place offrent leurs services habituels (tenue des comptes, escomptes de traites, etc.), mais elles avancent aux entreprises des sommes considérables, ou autorisent des découverts garantis par la production. Les rentrées d'argent des forestiers ou des courtiers sont nécessairement irrégulières, puisque la production l'est elle-même, tandis que le carburant, les fournitures, le personnel doivent être payés, quelles que soient les circonstances. Or, la valeur des bois exportés par le Congo est comprise maintenant entre 4 et 5 milliards de francs dont une partie importante « transite » par Pointe-Noire. L'activité bancaire est donc considérable ; elle contribue dans une large mesure à faire de la ville le centre économique indiscutable du pays.

Les relations de Pointe-Noire avec l'intérieur du continent ne sont pas seulement facilitées par le chemin de fer, prolongé par la voie d'eau. Ces deux modes de transport sont complétés par de nombreuses liaisons aériennes. La première fut établie en août 1936, pour la poste et le fret, avec Dakar, par Port-Gentil, Douala, Cotonou, Abidjan et Conakry, rejoignant ainsi la ligne France-Amérique du Sud. La fréquence était d'un voyage par semaine dans chaque sens. Aujourd'hui, Pointe-Noire est doté d'un aérodrome accessible aux quadrimoteurs de type DC 6, grâce à une piste en latérite compactée, de longueur insuffisante cependant pour accueillir des quadriréacteurs. Mais la venue de ces avions à grosse capacité n'est pas indispensable. Les liaisons les plus nombreuses se font avec Brazzaville, au rythme d'une douzaine au moins par semaine, soit directement (1 heure à 1 h 20 de vol), soit avec escale à Dolisie et Jacob, soit encore par des routes plus longues qui permettent de desservir Makabana, Moanda, Franceville, Djambala. Il a existé pendant longtemps une ligne Pointe-Noire–Paris, assurée par des « Constellations » ou des DC 6. Elle a été supprimée. Les voyageurs à destination ou en provenance de l'Europe passent désormais par Brazzaville ou par Douala. C'est la compagnie Air-Afrique qui assure le transport entre ces deux escales, par Pointe-Noire, Port-Gentil et Libreville, deux fois par semaine. Enfin, jusqu'à une date récente, il était possible de se rendre par voie aérienne à Saint-Paul de Loanda.

Le trafic est assez régulier au cours de l'année ; mais il reste modeste. On compte environ 3 000 vols commerciaux par an, et plus de 6 000 vols au titre de l'aéro-club. Le mouvement des avions dépasse 10 000. Ils transportent quelque 25 000 passagers et 2 200 t de fret. Ces chiffres placent Pointe-Noire assez loin derrière Brazzaville (55 000 passagers et 5 600 t de fret), dont le rôle d'aéroport international est un atout majeur, mais l'aérodrome occupe néanmoins la 13e place

en Afrique pour l'ensemble du trafic local, selon le classement interne de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne). Ce sont les vivres frais qui constituent la plus grande partie des marchandises de soute, avec les pièces détachées, la papeterie et les livres. Il est évident que l'avion ne peut être ici un moyen de transport de masse, mais qu'il assure avec la capitale politique et au-delà avec les autres pays, les liaisons rapides souvent indispensables à la bonne marche des affaires.

Excellent port sur la côte atlantique, bien desservi par les diverses voies de communication, Pointe-Noire n'exerce pas seulement son influence sur le Congo sud-occidental. En étudiant le trafic maritime, on a souligné la place occupée, à côté des bois en grumes et des minerais, par les produits agricoles de régions lointaines. Si leur volume est comparativement réduit, ils n'en constituent pas moins la production commercialisable de zones qui en tirent une partie importante de leurs revenus monétaires : les palmistes, le café, le cacao du Congo septentrional, 50 000 t de coton et de café surtout venant de R.C.A. et du Tchad, sortent nécessairement par l'ex-voie Fédérale, placée aujourd'hui sous l'autorité de l'ATEC. La route Fort-Archambault–Bangui, praticable en toute saison, permet ainsi à Pointe-Noire de drainer vers elle près de la moitié des exportations tchadiennes et d'expédier en retour carburants, produits alimentaires, matériaux de construction et biens d'équipement. Si les hydrocarbures destinés au Tchad septentrional continuent de passer par la voie nigérienne (débarquement à Port-Harcourt ou à Lagos, voie terrestre ou voie fluviale), il est prévu dès à présent que les événements politiques qui secouent le Nigéria vont en détourner une partie vers un parcours plus sûr.

Cette position privilégiée occupée par Pointe-Noire est-elle immuable ? Pendant quelques années, le partage des zones d'influence portuaires entre elles et Douala, Port-Harcourt ou Lagos a été remis en question par le projet de construction du chemin de fer Bangui-Tchad. Celui-ci, qui aurait joint Bangui à Berbéré, sur le Chari (850 km), a pu apparaître aux yeux de certains comme un instrument efficace, apte à détourner vers la voie fédérale une grosse partie du trafic international à destination ou en provenance du Tchad. L'abandon du projet n'a pas permis de voir s'il en aurait été ainsi, surtout après l'éclatement de la Fédération d'Afrique Équatoriale, qui a donné à chaque État la liberté de faire un choix conforme à ses propres intérêts : « On aura beau faire, il restera toujours que Pointe-Noire n'est pas le débouché « naturel » du Tchad. Pour infléchir les impératifs de distance, il a fallu l'A.E.F., et en fonction de cette « construction politique », une série d'avantages venant renforcer la position de la voie congolaise »[1]. Par contre, la construction, désormais entamée au Cameroun, du chemin de fer Douala-Tchad, dont une bretelle atteindrait Bangui, risque d'amputer un jour de toute sa partie nord le domaine du port congolais, en raccourcissant de beaucoup le trajet vers la côte, et en assurant un transport sans rupture de charge. Ce serait un coup assez sévère pour Pointe-Noire, dont la fonction de port international se trouverait réduite d'autant.

Mais celle-ci est encore sous le coup d'une autre menace : le choix de la voie actuelle d'évacuation du manganèse n'a été fait qu'en considération des prix de revient ; une modification des conditions économiques du marché, ou des événements politiques, pourraient amener la COMILOG à revoir sa position, et à envisager à nouveau l'établissement d'une voie ferrée directe de Moanda à la côte (Owendo) ; elle serait certes beaucoup plus longue (780 km), mais ne quitterait pas le territoire gabonais, et pourrait avoir d'emblée une capacité de transport nettement plus élevée que l'autre (dont la limite tient d'ailleurs surtout au téléphérique). L'hypothèse est bien peu probable, car le coût de l'opération serait énorme ; mais qui pourrait préjuger de l'avenir ? Enfin, une autre voie ferrée a fait l'objet d'études avancées, et même de préparatifs sur le terrain : celle qui joindrait à l'Atlantique les riches gisements de fer de Makokou et Mékambo, dans le nord-ouest du Gabon. On sait que ceux-ci se prolongent au Congo, dans la Sangha occidentale. Risque-t-on de voir un jour le cacao de Sembé et de Souanké prendre ce chemin, tellement plus court que celui d'Ouesso, Brazzaville et Pointe-Noire, et lui aussi sans rupture de charge ? Et par la même occasion, pourrait

1. G. SAUTTER, *Le chemin de fer Bangui-Tchad dans son contexte économique régional*, Bangui, 1958, 1 vol., 325 p., 23 cartes et plans.

être exploitée une forêt encore intacte, dont la richesse en essences commercialisables, quoique mal connue, est certaine.

Ces considérations ne doivent cependant pas incliner au pessimisme. Dans la situation actuelle, l'influence de Pointe-Noire ne semble pas sérieusement menacée. Au contraire, le port possède d'excellents atouts, et ses possibilités propres ne sont pas épuisées. Dans un avenir proche, il va encore bénéficier des sorties de potasse, et la ville du regain d'activité qu'apporteront les techniciens et les ouvriers de la C.P.C. Son équilibre économique s'en trouvera donc renforcé, et s'établira sur des bases plus concrètes et solides que les projets grandioses, mais incertains, dont l'agglomération a pu pendant quelques temps bercer ses espoirs.

Conclusion.

Parmi les différentes subdivisions qu'il est possible de faire à l'intérieur du Congo sud-occidental, la façade maritime est sans aucun doute une région dont l'existence apparaît comme évidente aux yeux du géographe, et dont les limites ne laissent guère de place au doute[1]. Est-ce également un hasard, si le Kouilou est aussi bien une préfecture qu'une région agricole, et que les Services économiques, les Eaux et Forêts, le Ministère de la Santé, les Travaux publics... l'ont tous pris comme unité administrative, unanimité qui est bien loin de s'être réalisée ailleurs ? Il faut donc que cette région soit douée d'une personnalité sinon facile à définir, du moins assez nette, et que nous avons essayé de cerner à travers les différents chapitres de cette étude.

Il est évident qu'elle ne la doit pas à une influence physique ou économique de l'océan Atlantique qui cesserait à une certaine distance de la côte : les vents marins soufflent dans le Niari, et le poisson de mer se vend à Brazzaville. Le Kouilou n'est pas davantage une région naturelle, car selon le caractère retenu pour en tracer les contours, on voit se dessiner un découpage différent, qui la fragmente ou au contraire l'étend fort loin à l'intérieur du pays. Si l'on se fonde sur la structure géologique ou sur les formes du relief, on ne peut qu'opposer deux zones très dissemblables : celle du vieux socle en cours de rajeunissement et celle du bassin sédimentaire dont le déblayage se poursuit activement, mais la couverture végétale ne tient guère compte de cette différence. Si l'on se fonde sur le climat, on est obligé de considérer l'ensemble du Congo méridional, voire même une partie du Congo septentrional, où alternent une saison sèche sévère et une saison humide aux précipitations modérées ; par contre, à l'intérieur même de la région, les fortes pluies qui tombent sur la chaîne montagneuse contrastent avec le total pluviométrique peu élevé que reçoit le littoral, et dont les variations inattendues peuvent mettre en cause jusqu'à la survie des hommes.

S'il faut chercher un autre facteur d'unité, le peuplement est-il apte à jouer ce rôle ? Certes, Vili et Yombé sont très proches les uns des autres : ils parlent pratiquement le même dialecte, à quelques nuances près, et une certaine assimilation s'est même produite au cours des siècles tout le long de la ligne de contact entre les deux groupes. Tout en gardant ses traditions et ses caractères originaux, chacune des « races » a beaucoup de points communs avec l'autre. Mais les Loumbou, dont le nombre est allé croissant au cours des dernières décennies, sont des « étrangers », et leur expansion vers l'ouest contraste avec la progression générale de leurs voisins, qui s'est effectuée depuis toujours du sud vers le nord ; leur aire de peuplement est partagée par les frontières régionales et même nationales (frontière entre Congo et Gabon). Au demeurant, en Afrique Noire, on ne peut presque nulle part calquer un découpage géographique sur les divisions ethniques : on aboutit rapidement à une mosaïque d'unités minuscules, dont les limites risquent toujours d'être remises en question par la mobilité de certains groupes. Par contre, la faible densité humaine des régions atlantiques ne peut que frapper celui qui, arrivant de Brazzaville, vient de traverser les pays du

1. Cf. G. SAUTTER, « Esquisse d'une géographie régionale du Moyen-Congo », *Cahiers de l'Information Géographique*, 1954, n° 1-3, p. 33-44, 1 carte.

Pool et la région du Niari. Certes, en regard de la cuvette du Congo et des Plateaux Batéké, le Kouilou fait figure de zone assez bien peuplée, même si l'on ne prend que les campagnes comme terme de comparaison ; mais cette situation est toute relative ; dans l'ensemble formé par le Congo sud-occidental, Mayombe et bassin côtier constituent une aire de sous-peuplement rural, caractère dont les origines et les conséquences pour l'ensemble du Congo et du Gabon ont été analysés avec minutie dans un ouvrage récent[1].

A cette infériorité indiscutable s'en ajoute une autre, de caractère économique : un très net retard dans le développement agricole, et la répétition des échecs dans les tentatives de mise en valeur, dont le bilan est extrêmement décevant. Il ne s'agit pas ici des cultures de type traditionnel : la production vivrière couvre les besoins des habitants, comme dans l'ensemble du pays, où il n'y a pratiquement jamais de lendemains incertains ; sauf aléas climatiques malgré tout assez rares sur le littoral, les hommes ont à manger à leur faim, et la nature leur fournit généreusement de quoi bâtir leur habitat (papyrus, écorce, bois, feuilles, lianes, etc.). Mais il est frappant de constater que ce stade est encore très peu dépassé, et que l'autoconsommation est partout dominante. Les populations du nord du Congo se sont mises aux cultures commerciales (cacao, café, riz, tabac), ramassent les palmistes ou travaillent sur les plantations industrielles (palmiers à huile) ; celles du Niari méridional continuent de planter des arachides même après le renoncement des exploitations européennes, et celles du Niari forestier ont de petites plantations familiales de café. Or, la façade atlantique, qui a été la première à connaître, à la fin du XIXe siècle, les grands domaines expédiant cacao et café vers l'Europe, n'a pas vu se maintenir cette activité, et tous les efforts déployés afin de la faire renaître au sein de la population autochtone n'ont presque jamais abouti qu'à des résultats médiocres, localisés et temporaires : après une flambée de bon augure, l'ardeur retombe, et la situation antérieure se rétablit. Pourquoi les cultures arbustives ne se sont-elles donc pas étendues, comme ailleurs ? Cet aspect négatif de l'évolution mérite d'être souligné. En définitive, c'est seulement par le biais du développement urbain que la population est entrée progressivement dans une ère d'économie commerciale, et seulement de façon partielle, pour couvrir les besoins alimentaires des citadins ; que ceux-ci se ravitaillent demain d'autre façon, utilisent pour leurs maisons la brique et la tôle au lieu de la planche et des « tuiles de bambou », et les villages retourneront à leur autarcie ancestrale, sans grandes difficultés. C'est donc l'exploitation des ressources naturelles (or et bois) qui a constitué pendant un temps une activité spécifique de la région ; mais avec l'épuisement des réserves, les chantiers ont dû fermer ou se déplacer, ou seront obligés de le faire à échéance rapprochée.

Le trait le plus net, celui qui lui donne son visage caractéristique, c'est en définitive le développement urbain exceptionnel qu'elle a connu depuis vingt ans, mais qui tient à la croissance extraordinaire d'une ville unique, Pointe-Noire. La seule agglomération de dimensions comparables, Brazzaville, reste en quelque sorte proportionnée à la région où elle est située : non seulement la population rurale demeure plus nombreuse que la population urbaine, mais il a pu s'établir, dans un rayon de 150 à 200 km, un réseau de centres secondaires qui, pour être nés le plus souvent autour d'un poste administratif, n'en jouent pas moins désormais un rôle non négligeable de relais dans le domaine économique[2]. Au contraire, l'importance numérique de la population ponténégrine est sans aucun rapport avec celle des campagnes du Kouilou, si clairsemée. Dans les limites administratives du département, aucun autre chef-lieu n'a pris le moindre essor, et les agglomérations ferroviaires, privées de toute fonction administrative, restent des bourgades où l'activité agricole domine les autres. Pointe-Noire a en quelque sorte fait le vide autour d'elle, parce qu'elle a acquis des dimensions démesurées. Au lieu d'être un centre actif d'échanges avec sa région, elle a tissé avec elle des liens qui sont presque de subordination, des relations à sens unique. La campagne est ici au service de la ville : elle a perdu à son profit une partie de sa population, et le mouvement

1. Cf. G. SAUTTER, *De l'Atlantique au fleuve Congo, une géographie du sous-peuplement. République du Congo, République du Gabon*, Paris, 1966, Mouton édit., 1102 p., 54 cartes + 5 cartes h.t., 105 photos, index, bibliographie.

2. Cf. A. AUGER, *Kinkala, centre urbain secondaire, et sa vie de relations*, Centre O.R.S.T.O.M. de Brazzaville, 1965, 180 p. ronéo + annexes, 50 cartes et croquis, bibliographie.

d'émigration rurale se poursuit, figeant les structures démographiques dans un état peu favorable à la mise en valeur rurale ; elle s'est orientée vers la production vivrière, parce que le placement des marchandises était immédiat ; mais elle a négligé du même coup les cultures d'exportation, dont la rentabilité est peut-être moins rapide, mais plus sûre à long terme, car les citadins ne consommeront pas toujours du manioc, des ignames et des patates douces.

Le Kouilou apparaît ainsi comme une « région urbaine », mais d'un type assez particulier. La ville a bien structuré sa région, dans la mesure où les courants d'échanges, jadis établis entre l'intérieur et la côte parallèlement les uns aux autres, et qui aboutissaient aux factoreries de Conkouati, Bas-Kouilou, Loango, Pointe-Noire, Massabi... se sont réorientés à peu près tous en fonction du chef-lieu. Mais cette « polarisation » s'est établie au profit quasi exclusif de Pointe-Noire, qui ne redistribue finalement que peu de choses. Même le cycle monétaire se referme sur lui-même : l'argent que dépense l'agglomération pour subvenir à ses besoins lui revient aussitôt, et le système de commercialisation apparaît tel que bien souvent, cet argent ne sort même pas du périmètre urbain. Dans ces conditions, les problèmes ruraux et urbains ont entre eux des liens évidents, et l'on ne saurait résoudre les uns sans que les autres en soient affectés. Que les campagnes s'engagent résolument sur la voie de l'agriculture commerciale, qu'elles acquièrent de ce fait une certaine prospérité, et peut-être des liens nouveaux pourraient-ils s'établir entre la brousse et la ville, celle-ci ne jouant plus alors le rôle presque uniquement destructeur qui a jusqu'ici été le sien en ce domaine ; que l'agglomération urbaine parvienne à un certain équilibre socio-économique, qui donnerait à la majorité des citadins une chance de vivre dans des conditions normales, et son influence sur sa région pourrait être alors stimulante et féconde. Mais la réalisation d'un tel objectif se heurte à des obstacles multiples, et la condition d'une réussite est d'abord de les bien connaître.

Existe-t-il dans les campagnes des possibilités réelles de développement agricole ? Les conditions naturelles sont de toute évidence médiocres dans la plus grande partie du bassin sédimentaire, à cause de la nature des terrains : les cordons sableux de la frange littorale sont d'une pauvreté désespérante ; les plateaux et les collines ont des sols trop perméables et la pluviosité est insuffisante, du moins là où la savane règne presque sans partage, car la situation est déjà différente sous forêt où l'humidité se conserve bien mieux, où l'apport d'humus est régulier. C'est pourquoi la destruction des arbres pour la mise en culture est une opération dangereuse, si elle aboutit à la savanisation. Dans des circonstances normales, un simple contrôle des incendies de saison sèche limiterait certainement les dégâts, car les surfaces nécessaires à la production vivrière pour l'autosubsistance sont réduites ; mais les besoins de la ville sont tels qu'ils entraînent un défrichage intensif, dont les effets sont sensibles en quelques années[1]. Les sols du Mayombe ont en général un potentiel chimique bien meilleur, parce qu'ils dérivent de roches plus riches en éléments minéraux, qu'ils sont protégés du lessivage par la couverture forestière, et qu'ils sont rajeunis en permanence. Mais leur mise en culture n'est pas aisée, en particulier dans toute la partie orientale de la chaîne, où le relief accentué et l'étroitesse des vallées limitent les superficies disponibles ; ainsi les plantations de bananiers de Dimonika, de Pounga, de Girard, avaient été contraintes de s'étendre sur des terrains en forte déclivité, ce qui ne facilitait ni l'entretien, ni les traitements, ni la récolte. Dans la partie occidentale, il n'en est pas de même, et le relief compte suffisamment de bassins et de pentes modérées pour que l'agriculture commerciale s'y développe sans entraves. Mais le problème est ici davantage d'ordre humain et économique que physique.

Le défaut le plus évident est la rareté des hommes. Les cartes des migrations et de la répartition ont montré qu'une concentration s'était réalisée soit dans certaines zones de faible étendue, comme la région de Kakamoèka-Loaka, soit dans des « couloirs » accompagnant les voies de communication — voie ferrée, routes anciennes ou récentes — sans que la situation actuelle puisse d'ailleurs

1. Le plus bel exemple en est donné par les dizaines d'hectares de manioc plantés depuis six ans de part et d'autre de la route, entre Holle et Sounda. Il sera intéressant de suivre l'évolution du phénomène : lorsque le premier cycle de culture sera achevé, il faudra défricher la forêt un peu plus avant ; mais que deviendront les terres alors en jachère ? Situées tout contre la route, elles seront à peu près sûrement incendiées avec régularité, et envahies par l'herbe.

être considérée comme définitive : l'abandon d'une route et l'ouverture d'une autre entraînent aisément des déplacements en groupes. Entre ces noyaux de peuplement disséminés, s'étendent de larges espaces vides ; ainsi, il n'y avait plus personne, jusqu'en 1960, entre Doumanga et les Portes de Ngotou (30 km à vol d'oiseau) ; au sud de la voie ferrée, seule la piste de Banga comptait encore quelques villages ; sur la rive droite de la Noumbi, la forêt est à peu près déserte jusqu'à la frontière du Gabon (45 km). La seule activité qui s'y manifeste depuis longtemps est celle des chantiers forestiers ; les entreprises ont ouvert des voies d'exploitation accessibles aux camions grumiers, prouvant ainsi que la circulation est possible ; mais après abandon de la zone exploitée, les ponts se sont effondrés et les chaussées dégradées, puisque rien ne justifiait leur entretien aux yeux de l'administration. Cette rareté des hommes est un handicap sérieux, car même si capitaux et techniciens sont disponibles pour une mise en valeur quelconque, celle-ci ne se fera pas sans un minimum de main-d'œuvre, qu'il faudrait donc recruter ailleurs et retenir sur place, ce qui n'est pas toujours aisé. Les déboires causés au Service de l'Agriculture par son personnel salarié sur la plantation de la Bondika en sont la preuve. Et l'on a vu de même combien avaient été décevantes les expériences entreprises avec des jeunes gens venus des agglomérations urbaines, au titre du Service civique ou de la « Rénovation rurale » : plus la région est isolée ou éloignée de la ville, et plus l'enthousiasme initial des candidats se refroidit vite.

Il n'en demeure pas moins que la population rurale, dans son ensemble, n'a pas montré beaucoup d'ardeur à répondre aux encouragements qui lui étaient prodigués en faveur des cultures commerciales, par les Services officiels. On ne peut retenir comme probante l'expérience de 1936-1937, au cours de laquelle furent distribuées d'impressionnantes quantités de plants ; car la guerre vint fausser son déroulement, et l'abandon des plantations fut le résultat évident de la mévente. Mais depuis 1950, on ne compte plus les « relances » concernant une campagne du café ou du cacao, soutenues par la création de pépinières, la propagande des agents de l'Administration, la solennité voulue des premiers marchés d'achats, etc. En dépit de quoi la production ne s'est élevée qu'à des niveaux ridicules, qui n'excèdent pas quelques tonnes par an pour l'ensemble du département !

Est-à-dire que les ruraux n'ont pas de temps à consacrer à des plantations de ce type ? On pourrait le penser, en remarquant l'extension des cultures de manioc provoquées par les besoins de la ville ; mais ce serait oublier qu'elles sont presque exclusivement l'œuvre des femmes, puisque le rôle des hommes se borne à défricher la forêt, si besoin est. On le voit bien d'ailleurs au stade de la commercialisation, ce sont les femmes qui font rouir les racines, qui préparent les « kikouiti », qui convoient les ballots et qui les vendent sur le marché. En fait, la population masculine est très sous-occupée, et même en tenant compte du caractère impérieux des activités de chasse et de pêche, on peut légitimement parler d'un véritable chômage rural. Il faut bien encore une fois incriminer la tradition, qui fait du travail de la terre quelque chose d'humiliant et de dégradant pour l'homme : on le rencontre portant le fusil, le filet, la hache ou les coins à éclater, mais jamais la houe.

On pourrait remarquer cependant que cette tradition est générale au Congo, au Gabon, au Congo-Kinshasa, et que pourtant se sont développées en maintes régions les cultures de cacaoyers, de caféiers, de tabac, etc., en plantations familiales. Vili et Yombé seraient-ils alors particulièrement réticents ? Le cas des premiers est un peu particulier ; outre qu'ils habitent une région fort peu propice à l'agriculture, leurs villages ont perdu rapidement, au profit de la ville, les éléments les plus actifs de la population. Mais les Yombé ? Et dans le Mayombe également, les Loumbou ? L'explication est autre. Il faut rappeler à leur propos que depuis 1936 surtout, et plus encore après 1945, ils ont eu la possibilité permanente de gagner un salaire dans une entreprise minière ou forestière, sinon dans un service public : ainsi, en 1945, on dénombrait plus de 3 500 travailleurs dans la seule subdivision de Mvouti, une partie de cette main-d'œuvre ayant dû être « importée ». L'économie villageoise s'équilibrait fort bien à l'aide des cultures vivrières destinées à l'autoconsommation, des revenus monétaires fournis par le travail salarié des hommes, la vente des produits alimentaires aux entreprises (manioc, bananes, viande de chasse) et quelques ressources occultes d'ordre varié : orpaillage clandestin par exemple, ou prostitution[1]. Dans ces

1. Celle-ci était signalée dans presque tous les rapports annuels des administrateurs, comme un moyen d'existence lucratif, dans un certain rayon autour des camps de travailleurs. Lorsque nous avons dépouillé les

conditions, la propagande en faveur des cultures commerciales avait peu de chance d'être écoutée avec attention, et d'autant moins que caféiers et cacaoyers ne rapportent qu'après trois ou quatre ans, ce qui semble à chacun un bien long délai.

Le succès qu'a remporté pendant un temps le bananier, entre Mvouti et Holle, était dû à deux facteurs essentiels. Tout d'abord, le bananier est une plante cultivée depuis longtemps, dont la plantation et l'entretien font partie des habitudes, et il est « payant » rapidement. Ensuite, la commercialisation des régimes avait été organisée avec soin par la société privée qui en assurait l'exportation : régularité des marchés, contrôle sur place, paiement immédiat ou dans un délai très court, autant d'éléments encourageants pour le producteur. Mais celui-ci peut-il vraiment mettre beaucoup d'énergie au travail, s'il n'est pas assuré qu'on viendra chercher sa récolte, ou si on le paye en bons valorisés plus tard ? Ayant le sentiment que ses efforts ne seront guère récompensés, il choisit de n'en point faire, ce qui lui évite toute déception. Il est certain que le rural dispose d'assez de temps pour adopter une activité agricole rémunératrice, et d'assez de persévérance pour la maintenir, s'il en tire des profits évidents. Par contre, ses besoins d'argent n'étant pas incompressibles (son existence quotidienne n'est-elle pas assurée quoi qu'il arrive ?), il abandonne sa plantation sans la moindre hésitation, si elle cesse de présenter à ses yeux un intérêt financier quelconque. Chaque expérience manquée rend naturellement plus aléatoire le succès de la suivante.

Si la récolte n'est pas toujours achetée, c'est souvent parce que l'état des routes s'oppose au passage des véhicules. L'établissement d'une bonne voie d'évacuation apparaît donc comme la condition préalable à toute mise en valeur. On l'a bien vu lorsqu'il fallut transporter la première récolte de la plantation de bananiers de Banga ; les régimes furent perdus, parce que les camions ne pouvaient pas passer dans de bonnes conditions. Le problème est alors d'ordre financier, car la construction d'une route est coûteuse, alors que son intérêt, et surtout sa rentabilité, n'apparaissent pas immédiatement. Il est hors de question, pour un pays disposant d'aussi faibles ressources, de prendre en charge de telles dépenses ; mais un organisme international ouvre-t-il volontiers des crédits pour une opération qui est un pari sur l'avenir ? Des fonds ont été accordés, dans le passé, pour le bitumage des routes joignant Pointe-Noire à la frontière sud et à Bas-Kouilou ; mais il existait déjà sur celles-ci un important trafic de bois et de produits vivriers ; l'opération se justifiait donc aisément. La route de Pointe-Noire à Sounda n'aurait jamais été tracée sans le projet de barrage : elle a pourtant pris, en dehors de toute industrialisation, une importance économique indiscutable, joue désormais un rôle qui n'avait pas été prévu pour elle, et a contribué au repeuplement d'une zone désertée par les hommes. Avant sa construction, il avait été envisagé d'atteindre le Kouilou non à partir de Holle, mais par une voie ferrée greffée sur le C.F.C.O. au Km 86 (à mi-chemin entre Guéna et Les Saras). Elle aurait traversé la zone occidentale du Mayombe dans le sens longitudinal, franchissant les rivières Zibati, Bifossa, Ntombo, Pilassi, avant de suivre le cours de la Mandji pour gagner le Kouilou. Le tracé mesurait 60 km, n'offrait pas de difficultés majeures d'établissement, et le prix de revient était estimé à 900 millions de francs. Elle aurait servi à transporter sur les chantiers les matériaux nécessaires à la construction, mais on prévoyait également l'évacuation par ce moyen des bois flottés sur le lac de retenue (100 000 t par an), et la mise en valeur agricole de la zone desservie (bananes, cacao). Le projet de route ayant été retenu, cette partie du Mayombe reste donc encore aujourd'hui presque vierge de toute exploitation. Elle ne se trouve pourtant qu'à moins de 100 km de Pointe-Noire.

L'éloignement est beaucoup plus grand, si l'on considère la zone septentrionale de la chaîne montagneuse (bassin supérieur de la Noumbi, bassin de la Ngongo). Ici, les chantiers de la Société Forestière du Niari et ceux de la société minière qui extrait de la cassitérite sont les seuls à conserver quelque activité ; ils retiennent autour d'eux un petit noyau de population ; ils entretiennent la seule route d'accès. Qu'ils disparaissent, comme cela est inévitable dans quelques années, et le silence de la forêt ne sera plus troublé que par le passage périodique de quelque groupe pygmée en expédition de chasse. Pointe-Noire est loin, ou du moins difficilement accessible, et il est improbable

cahiers de recensement, nous avons souvent relevé, dans les villages « bien placés », dans la colonne « profession », la mention « prostituée », ou encore « femme libre », euphémisme dont chacun ici connaît bien la signification...

que le nouveau chef-lieu, Nzambi, puisse devenir un pôle d'animation économique, avec simplement un sous-préfet, un instituteur et deux gendarmes. Il n'assurera jamais autre chose qu'un petit rôle administratif, pour les 3 500 habitants qui sont de son ressort, et dont les éléments jeunes émigreront davantage encore vers la ville, lorsqu'ils ne trouveront plus sur place d'emplois salariés. Nulle part ailleurs peut-être on ne ressent avec plus de netteté, le handicap de la distance et du sous-peuplement.

Face à ce monde rural où la densité est presque partout faible, sinon quasi nulle, se trouve Pointe-Noire, avec ses 100 000 habitants. On a dit sur quelles bases fragiles reposait l'existence des citadins, et qu'il faut rappeler ici : un développement industriel limité, et dans l'incapacité d'absorber toute la main-d'œuvre disponible ; un commerce de distribution et de redistribution aux articulations multiples, où s'entrecroisent d'innombrables circuits, le long desquels chaque revendeur prélève son profit, système générateur de prix élevés au niveau de la consommation ; un mode de vie qui fait encore une large place aux activités agricoles, sans lesquelles une partie de la population ne pourrait pas subsister ; enfin, une grande variété de moyens qui permettent aux gens démunis de toute ressource de vivre quand même, généralement aux dépens des autres, directement ou non. Le chômage, la médiocrité du niveau de vie, la précarité du lendemain, sont donc des données permanentes de l'économie de la cité.

On s'imagine mal, dans ces conditions, que Pointe-Noire puisse avoir une force d'attraction aussi grande et aussi durable, et la logique voudrait que cesse l'immigration, ou même que le mouvement se renverse. S'il n'en est rien, c'est bien parce que les motifs psychologiques jouent un rôle primordial dans l'exode rural, et qu'ils dissimulent les graves difficultés au-devant lesquelles va le jeune villageois qui abandonne sa case. Mais il faut, pour comprendre ce choix, avoir vécu l'existence quotidienne dans les hameaux de brousse ; si elle peut paraître satisfaisante à l'adulte âgé, homme ou femme, qui refait sans effort ou sans ennui les gestes de ses ancêtres, elle ne saurait satisfaire l'adolescent qui a reçu une instruction primaire, qui est allé parfois chez un parent de la ville ou qui a entendu raconter ce qui s'y passait, qui écoute la radio lui parler des réunions sportives, des cérémonies officielles, ou des mérites de tel ou tel orchestre à succès. Pointe-Noire (ou Brazzaville) lui apparaissent alors comme la vitrine d'une civilisation totalement différente et combien enviable, dont les lumières et les apparences brillantes l'éblouissent ; il n'en voit donc ni les défauts, ni le caractère illusoire, et n'imagine pas la médiocrité, voire la misère, qui se dissimule derrière le décor. Ceux qui viennent de la ville passer quelques jours au village, et qui plastronnent volontiers, se gardent bien d'évoquer leurs difficultés. Comment, dans ces conditions, ne partirait-il pas ?

Il est vain de déplorer une situation qui est le résultat d'une évolution irréversible. Ceux qui pensent provoquer un « retour à la terre » ou une redistribution de la main-d'œuvre citadine sans emploi au bénéfice d'entreprises installées en brousse, ignorent tout de la réalité. En admettant même que des mesures de ce genre aient pu être prises dans un passé récent, ce qui n'est pas certain, elles ne sont plus guère possibles, et le seront de moins en moins, dans quelque optique politique que ce soit, car les jeunes adultes de la ville vont être bientôt, dans une large proportion, des citadins de naissance, dépourvus de toute mentalité rurale[1]. Mais il est non moins évident que résoudre le problème de l'emploi va devenir une impérieuse nécessité, puisqu'une partie des « ressources occultes » va disparaître peu à peu, avec l'abandon progressif des plantations vivrières urbaines et périurbaines, que les jeunes femmes ne s'astreindront plus à faire, avec aussi les réticences de plus en plus fortes devant les charges de l'hospitalité gratuite et prolongée. Si la masse des

1. En 1966, le bruit courait dans les milieux urbains que les chômeurs allaient être envoyés d'office dans le Niari, pour assurer la récolte de canne à sucre de la SOSUNIARI. Nous avons entendu discuter de cette éventualité comme d'une mesure de déportation, la Vallée du Niari étant à cette occasion qualifiée de « bagne du Congo » !

salaires et de l'ensemble des revenus monétaires ne croît pas plus vite que la population, la véritable misère, avec toutes ses conséquences physiologiques et morales, risque d'apparaître en milieu urbain.

L'augmentation de la masse des revenus monétaires peut naturellement être obtenue par un relèvement des soldes et des salaires. Le moyen a été utilisé à plusieurs reprises, en particulier en janvier 1965 — réajustement du S.M.I.G. de 25 % en première zone et de 47 % en deuxième zone pour les catégories inférieures, moins fort pour les autres — mais l'ampleur et la fréquence d'une telle opération sont évidemment limitées. Les taux choisis indiquent d'ailleurs une volonté d'effacer les disparités trop grandes entre salaires urbains et salaires ruraux, puissant facteur d'attraction des villes, et de s'attaquer ainsi à la racine du mal. Mais ces relèvements comportent cependant un danger : car l'agglomération urbaine apparaît alors comme l'endroit où le manœuvre, le boy, l'employé, ont une chance de gagner davantage d'une année à l'autre, alors que les profits agricoles ne varient guère, si même ils n'ont pas diminué depuis dix ans (baisse des prix mondiaux des matières premières, mal compensée par des « primes de péréquation » ou des « caisses de stabilisation »). Or, il est facile de calculer qu'un hectare de cacao ne rapporte pas davantage en fin d'année que deux mois de salaire d'un boy-cuisinier ; dans ces conditions, quel argument opposer au villageois qui veut tenter sa chance à Pointe-Noire, et qui n'établit pas la comparaison entre les dépenses de nourriture et de logement, inévitables en ville, et l'autosubsistance pratiquée en brousse ?

C'est donc plutôt à la création d'emplois nouveaux qu'il faudrait s'attacher, et à la qualification professionnelle des travailleurs, gage d'un salaire plus élevé. Sur ce dernier point, les progrès ont été nets au cours des quinze dernières années, grâce aux efforts publics (établissements d'enseignement technique) ou privés (cours du soir, cours d'entreprises) ; l'africanisation des cadres moyens n'aurait pu, sans cela, prendre une telle ampleur. Mais si l'industrialisation s'est développée de manière indiscutable, elle n'a pu jusqu'à présent offrir qu'un nombre insuffisant de postes de travail nouveaux, et les perspectives du plan de développement, très optimistes, apparaissent fondées sur des hypothèses discutables. C'est ainsi que 16 000 emplois sont attribués, en 1973, aux « projets Kouilou et Société sucrière congolaise ». Si la seconde est en voie de réalisation (5 000 emplois à SOSUNIARI), le premier est toujours aussi incertain, et il n'est pas impossible d'ailleurs que l'on ait confondu, en fixant les chiffres, période de construction et période de fonctionnement. Par contre, la mise en exploitation du gisement de potasse, non prévue encore en 1963-1964, offre de larges possibilités, si tant est que les besoins seront de 4 000 ouvriers jusqu'en 1968-1969, et d'un millier ensuite[1].

De nombreux citadins, actuellement chômeurs, devraient donc trouver du travail, au moins pendant un temps, et la situation générale s'améliorer, à condition toutefois que le recrutement se fasse à Pointe-Noire, et non aux dépens des effectifs villageois dans un vaste rayon autour de Saint-Paul. Or il n'est pas évident que les habitants de Tié-Tié, de Mbota ou de Venza seront prêts à quitter leur quartier pour aller vivre à 35 km de là, avec la perspective d'avoir à repartir après dix-huit mois ou deux ans ; dans l'alternative d'être chômeurs à Pointe-Noire ou chômeurs à Saint-Paul, le choix des intéressés ne fait guère de doute ! Il est à craindre alors que les besoins temporaires de main-d'œuvre ne soient couverts par une nouvelle vague de migrants d'origine rurale. A l'issue de leur contrat, ceux-ci resteront sur place ou rejoindront au chef-lieu leurs prédécesseurs, venant ainsi grossir les rangs des sans-travail. Évolution paradoxale, mais déjà maintes fois vérifiée : l'industrialisation, qui crée des emplois nouveaux, est en même temps génératrice de chômage, et l'on voit mal comment pallier cet inconvénient, qui naît d'une certaine forme de mentalité, défiant toute logique et déjouant les prévisions.

Devant cette situation, on ne peut que souhaiter l'implantation de petites et moyennes industries de transformation, qui présentent sur les autres un double avantage : elles produisent des marchandises élaborées, donc de plus grande valeur relative, améliorant ainsi la balance commerciale du pays ; mais surtout, moins spectaculaires que l'industrie lourde ou l'exploitation minière, elles ne risquent pas de provoquer une « ruée vers l'embauche », dont les effets se feraient

1. Cette réduction n'ira pas sans créer des difficultés d'ordre social comme il en aurait été pour le complexe industriel du Kouilou.

sentir jusque dans le plus éloigné des villages de brousse : la réserve de main-d'œuvre qui s'est accumulée depuis dix ans dans la seule agglomération de Pointe-Noire doit pouvoir satisfaire une demande importante ; une première tâche serait d'en dresser un inventaire quantitatif et qualitatif aussi complet que possible, afin de ne plus être dans l'ignorance presque totale des ressources immédiatement disponibles en ouvriers et en cadres.

Quant à la nature même des entreprises susceptibles de s'installer et de prospérer, elle est fonction à la fois des matières premières disponibles, et des conditions générales des marchés intérieur et extérieur. Les échecs enregistrés dans le passé peuvent d'ailleurs contribuer à une meilleure connaissance de la situation, et à une appréciation réaliste des objectifs à atteindre. Or, entre 1958 et 1960, alors que pour stimuler les investissements, on envisageait la création d'une zone franche à Pointe-Noire, une liste de projets avait été dressée, dont la réalisation dépendait de conditions techniques et économiques soigneusement étudiées : fabrication de produits alimentaires à base de farine de poisson, de sucre, de tourteaux d'arachides et de noix de coco (Nestlé) ; industrie dérivée de la pêche (farine et huile de poisson) si cette dernière pouvait prendre un essor suffisant, et livrer au moins 50 000 t de poisson par an ; production de poisson séché, salé, fumé, dont les importations grèvent les budgets des États d'Afrique Centrale, alors que les ressources piscicoles des eaux marines restent sous-exploitées. Il n'est pas moins paradoxal que l'industrie du sciage n'ait cessé de décliner et que le Congo en soit venu à importer des bois d'œuvre, alors que la moitié de son territoire est recouverte par la forêt. Dans ce domaine notamment, la plantation d'eucalyptus mise en place depuis quinze ans sur le plateau d'Hinda est une belle réussite, mais, ou bien des sacrifices seront consentis pour passer au stade industriel, ou bien les efforts fournis n'auront eu qu'un intérêt scientifique : prouver que les sols sableux de la Série des Cirques peuvent nourrir une forêt, ce que l'on pouvait savoir à moindres frais.

Si beaucoup de projets en sont restés au niveau des hypothèses, c'est dans la plupart des cas pour un ensemble de motifs où la part de chacun est difficile à déceler : motifs politiques, par exemple, lorsque les investissements hésitent à s'engager devant l'orientation sociale de tel ou tel régime ; motifs psychologiques peut-être, dans la mesure où le sérieux d'une entreprise est parfois mesuré à son ordre de grandeur : parmi les organismes gouvernementaux ou même internationaux, la tendance n'apparaît-elle pas de ne prendre un dossier en considération que s'il met en jeu des milliards, sinon des dizaines de milliards de francs, toute somme inférieure paraissant peu digne d'intérêt ? Motifs purement économiques enfin, que celui de la rentabilité, dans le cadre d'un marché souvent trop étroit ; on retrouve ici le handicap fondamental imposé par le sous-peuplement et l'insuffisance du revenu monétaire individuel : seule, une faible partie de la population peut acheter un produit cher ; ce produit ne peut donc être fabriqué qu'en petite série, ce qui en élève le prix de revient. C'est un cercle vicieux qu'il n'est pas facile de briser, sinon par une politique fiscale judicieusement appliquée, et qui réduirait le prix de vente de certaines marchandises, les mettant ainsi à la portée du plus grand nombre. Un réseau de distribution moins anarchique, des transports mieux organisés, auraient également une influence bénéfique en ce domaine.

Car le but du développement, nous semble-t-il, n'est pas simplement d'assurer un meilleur équilibre au sein de la région, d'harmoniser les rapports entre la ville et les campagnes environnantes, dont les habitants ne seraient plus confinés au rôle de fournisseur plus ou moins exploités. L'économie commerciale offre à la fois des avantages et des inconvénients ; il importe que les premiers ne soient pas réservés à quelques-uns, tous les autres faisant en quelque sorte les frais de l'opération, ou du moins restant prisonniers de structures socio-économiques dépassées. On peut débattre longuement des valeurs philosophiques de la société traditionnelle, regretter sa disparition progressive ou s'en réjouir : le débat est vain, car on ne peut rien contre une évolution amorcée le jour où le premier commerçant étranger mit le pied sur la côte d'Afrique, il y a plusieurs siècles. Il est fâcheux que l'aboutissement en soit ici une ville trop grande dans une région trop pauvre, une agglomération qui n'est pas à la mesure de son arrière-pays, et qui offre de l'urbanisation nécessaire un visage caricatural. Mais la pire solution serait d'ignorer la réalité, et de s'en remettre au hasard pour le choix des voies à suivre. Les faits ne se laissent pas oublier, et le rôle du géographe est justement de les rappeler, avant qu'il ne soit trop tard.

BIBLIOGRAPHIE
INDEX - TABLES

Bibliographie

I. — *OUVRAGES GÉNÉRAUX OU D'INTÉRÊT HISTORIQUE*

ANCEL (J.), « La formation de la colonie du Congo Français (1843-1882) », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, Paris, 1902, 12e année, nº 6 ; suppléments nº 4, p. 79-94 ; nº 5, p. 99-120 ; nº 6, p. 132-134, bibl.

ANONYME, *Annuaire du Gouvernement Général de l'Afrique Équatoriale Française, contenant des notices concernant chaque colonie du groupe avec cartes en couleurs, liste du personnel, etc.*, Paris, 1912, Larose édit., 2 vol. in-8º, 340 et 960 p., cartes et tableaux.

AUGOUARD (Mgr J.), *Vingt-huit années au Congo. Lettres de...*, Poitiers, 1905, Soc. Fr. Imprim. et Libr., 2 vol., XIV + 533 p. et 648 p.

AUGOUARD (Mgr J.), *Quarante-quatre années au Congo*, Évreux, Poussin édit., 1934, 1 vol. in-12, 512 p., carte h. t., photogr.

BAL (W.), *Description du royaume de Congo et des contrées environnantes par Filippo Pigafetta et Duarte Lopez (1591)*, traduite de l'italien et annotée par..., Louvain, 1963, éd. E. Nauwelaerts, 249 p.

BALANDIER (G.), *La vie quotidienne au royaume de Kongo, du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, 1965, Hachette, 1 vol. 286 p. 1 carte.

BARATIER (Colonel), *Au Congo ; souvenirs de la Mission Marchand. De Loango à Brazzaville*, Paris, 1914, Fayard édit., 1 vol., 284 p., ill., 1 carte.

BASTIAN (A.), *Die deutsche Expedition an der Loango-Küste, nebst älteren Nachrichten über die zu erforschenden Länder, nach persönlichen Erlebnissen von...*, Iéna, 1874, H. Costenoble, 353 p., carte h. t.

BOUET-VILLAUMEZ, *Commerce et traite des Noirs aux côtes occidentales d'Afrique*, Paris, 1948, 1 vol. in-8º, 230 p., 2 cartes h. t.

BOUVEIGNE (O. de), « Ruy da Pina, historien du royaume de Congo », in : *Brousse*, Léopoldville, 1950, nº 2, p. 17-43, ill.

BOUVEIGNE (O. de), « Les aventures d'Eustache de la Fosse, tournaisien, à la côte occidentale d'Afrique, au Portugal et en Espagne (1479-1481) », in : *Brousse*, Léopoldville, 1950, nº 1, p. 21-44, ill.

BOUVEIGNE (O. de), « Le Congo à la fin du XVIIe siècle », in : *Bulletin Militaire*, Léopoldville, nº 44, déc. 1950, p. 651-664, cartes.

BOUVEIGNE (O. de), « Les royaumes de Congo, d'Angola et de Matamba, par le Père J. A. Cavazzi », in : *Brousse*, Léopoldville, 1951, nº 3-4, p. 21-34, ill.

BOUVEIGNE (O. de), « L'Africae nova decriptio de Guillaume Blaeu (Atlas 1635 et carte murale 1644) », in : *Brousse*, Léopoldville, 1952, nº 1, p. 27-40, portraits, cartes.

BOUVEIGNE (O. de), « La traite des esclaves à la côte occidentale d'Afrique au XVIIe siècle », in : *Brousse*, Léopoldville, 1952, nº 2, p. 26-38, portraits.

BOZAS (du Bourg de), *Mission scientifique. De la Mer Rouge à l'Atlantique à travers l'Afrique Tropicale. 1900-1903*, Paris, 1906, de Rudeval édit., 1 vol.

BRASSIO (R.P. A.), *Monumenta missionaria Africana — Africana Occidental*, Lisboa, Agencia Géral do Ultramar, 1953-1954 ; 4 vol. XLVIII + 574 p., XLVIII + 594 p., XLVIII + 625 p., XL + 684 p., 13 + 13 + 12 + 12 gravures. Photogr. h.t.

BRAZZA (P. Savorgnan de), « Voyages dans l'Ouest Africain (1875-1887) », in : *Le Tour du Monde*, t. LIV, juil.-déc. 1887, p. 289-336, et t. LVI, juil.-déc. 1888, p. 1-64.

BRUEL (G.), *La France Équatoriale Africaine*, Paris, 1935, Larose édit., 1 vol. 558 p., 26 cartes et croquis, 95 planches photogr., 6 planches h. t.

BRUNSCHWIG (H.), *L'avènement de l'Afrique Noire du XIXe siècle à nos jours*, Paris, 1963, A. Colin, in-8°, 248 p.

CAMMAERT (E.), « L'ancien royaume de Congo », in : *Bulletin de Colonisation comparée*, 1909, n° 9, p. 385-397.

CAMBIER (R.), « Diégo Cao et la découverte de l'Afrique », in : *Bull. de la Soc. Roy. Belge de Géographie*, Bruxelles, 1949, 73e année, fasc. 1-2, p. 1-42, ill.

CAHUN (L.), *Le Congo. La véridique description du royaume africain, appelé, tant par les Indigènes que par les Portugais, le Congo, telle qu'elle a été tirée récemment des explorations d'Édouard Lopez, par Philippe Pigafetta, qui l'a mise en langue italienne. Traduite pour la première fois en français sur l'édition latine par les frères de Bry, en 1598, d'après les voyages portugais et notamment celui d'Édouard Lopez, en 1578, avec 3 planches dont 2 cartes géographiques*, Bruxelles, 1883, J.-J. Gay libraire édit., 1 vol., 213 p., 3 cartes.

CHALLAYE (F.), *Le Congo Français. La question internationale du Congo*, Paris, 1909, Alcan édit., 1 vol., 316 p.

CHAVANNES (Ch. de), *Avec Brazza. Souvenirs de la mission de l'Ouest Africain (mars 1883-janvier 1886)*, Paris, Plon édit., 1935, 378 p.

CHAVANNES (Ch. de), *Les origines de l'Afrique Équatoriale Française. II. Le Congo Français. Ma collaboration avec Brazza, 1886-1894, Nos relations jusqu'à sa mort, 1905*, Paris, Plon édit., 1937, 406 p.

CHOLET (J.), « Missions de... au Gabon-Congo depuis 1886. Exploration de Loango à Brazzaville-Oubangui-Sanga », in : *Compte-rendu des séances de la Soc. de Géogr. de Paris*, 1890, p. 455-463, 2 cartes.

CUVELIER (Mgr J.), *L'ancien royaume du Congo. Fondation, découverte, première évangélisation... Règne du grand roi Affonso Mvemba N'Zinga* († *1541*), Bruges-Paris, 1936, Desclée de Brouwer, 361 p.

CUVELIER (Mgr J.), « Contribution à l'histoire du Bas-Congo », in : *Inst. Roy. Col. Belge, Bull. des Séances*, Bruxelles, XIX, 1948, 4, p. 895-921.

CUVELIER (Mgr J.), *Documents sur une mission française au Kakongo, 1766-1776, avec introduction et annotations*, Bruxelles, 1953, Inst. Royal Col. Belge, Section des Sc. Morales et Polit., XXX — I, 1 vol., 133 p., carte h.t. de la côte du Loango.

CUVELIER (Mgr J.), « L'ancien Congo, d'après Pierre van den Broeke (1608-1612) », in : *Ac. Roy. des Sc. Col., Bull. des Séances*, Bruxelles, 1955, nouv. série, vol. 1, n° 2, p. 169-192.

DA COSTA, « Duarte Lopez et Filippo Pigafette — Relaçao do Reino do Congo e des terras circunvizinhas. Adiçao « fac-similada. Prefacio de Rosa Capeans », in : *Boletim Géral das Colonias, Agencia Géral das Colonias*, Lisboa, 26e année, n° 297, mars 1950, p. 69-75.

DAPPER (O.), *Description de l'Afrique... traduite du Flamand d'...*, Amsterdam, chez Wolfgang, Woesberge, Boons et van Nomeren, 1676, 534 p., cartes h. t.

DEGRANDPRÉ, *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, fait dans les années 1786 et 1787...*, Paris, Dentu imprimeur-libraire, Palais du Tribunat, Galeries de bois, n° 240, an IX-1801, 2 vol. 226 et 320 p.

DYBOWSKY (J.), *La route du Tchad. Du Loango au Chari*, Paris, 1893, Firmin-Didot édit., 381 p., carte h. t.

FORVILLE (R.), *Annuaire général des Sociétés Coloniales*, Paris, 1900-1901, Lany impr., 364 p., 1 vol.

FROESCH (R.P. Joseph), « Historia politica de Maiombe », in : *Portugal en Africa*, Lisboa, janvier-février 1953, n° 55, p. 19-25 et n° 57, mai-juin 1953, p. 187-197.

GENTIL (É.), « Le Congo Français en 1907 et 1908 », in : *Bulletin de Colonisation comparée*, 1909, n° 7, p. 289-306, et n° 8, p. 337-355.

GLENISSON (J.), « Les Royaumes de la côte congolaise avant l'arrivée de Brazza », in : *Liaison*, Brazzaville, n°s 36 à 38, juin-août 1953.

GUESFELDT (P.), FALKENSTEIN (J.) et PECHUEL-LOESCHE (E.), *Die Loango-Expedition ausgesandt von der deutschen Gesellschaft zur Erforschung Aequatorial-Afrikas, 1873-1876*, Leipzig, Frohberg, 1879-1882, 3 vol., in-4°, 232 p., 183 p., 304 p., ill., cartes h. t.

HILDEBRANT (Capitaine), *Les droits historiques des Portugais sur le Congo*, Congo-Bruxelles, 1938, t. I, n° 1, p. 23-54.

HILDEBRAND (P.), « Les premiers capucins au Congo, en 1645 », in : *Revue d'Histoire des Missions*, Paris, 16e année, n° 3, septembre 1939, p. 381-389.

KOCHNITZKY (L.), « Les vestiges du royaume chrétien du Congo, à Saint Paul de Loanda », in : *Revue Coloniale Belge*, n° 223, janvier 1955, p. 49-53.

LABAT (R.P. J.-B.), *Relation historique de l'Éthiopie Occidentale, contenant la description des Royaumes de Congo, Angolle et Matamba, traduite de l'italien du P. Cavazzi et augmentée de plusieurs relations portugaises des meilleurs auteurs...*, Paris, 1732.

MACEY (P.), *Statut international du Congo*, Paris, 1912, Lechevalier édit., 1 vol. 274 p.

MORTELMANS (G.), « Coup d'œil sur la préhistoire congolaise », in : *Bull. de la Soc. Roy. Belge de Géographie*, Bruxelles, 73e année, 1949, fasc. 3-4 ; décembre 1950, p. 1-38.

OMBANI (T.), « A Boma, en 1836 », in : *La Revue Coloniale Belge*, Bruxelles, 8e année, nº 182, mai 1953, p. 314-315, ill.

PIGAFETTA (F.), « Relatione del Reame di Congo et delle Circonvicine Contrade. Rome, 1591 », in : *La Revue Coloniale Belge*, nº 187, juillet 1953, p. 533-536.

PIRENNE (J.H.), « Les éléments fondamentaux de l'ancienne structure territoriale et politique du Bas-Congo », in : *Bull. de l'Ac. Roy. des Sc. Col.*, 1959, série V, fasc. 3, p. 557-577, 2 cartes, bibl.

PROYART (Abbé L.B.), *Histoire de Loango, Kakongo et autres royaumes d'Afrique, rédigée d'après les mémoires des Préfets Apostoliques de la Mission française, enrichie d'une carte dédiée à Monsieur par M. l'Abbé...*, à Paris, Berton ; à Lyon, Bruysct Ponthus, M. DCC. LXXVI, avec approbation et privilège du Roi ; 1 vol., VIII + 393 p., 1 carte h.t. ; et Paris, 1819, Méquignon édit., 295 p., 1 carte.

REYNARD (R.), « Note sur l'activité économique des côtes du Gabon, au début du XVIIe siècle », in : *Bull. de l'Institut d'Études Centrafricaines*, Brazzaville, 1957, nouvelle série, nº 13-14, p. 49-54.

RINCHON (Père D.), *La traite et l'esclavage des Congolais par les Européens. Histoire de la déportation de 13 millions 250 000 Noirs en Amérique*, Bruxelles, 1929, Rinchon édit., 306 p., gravures, bibl.

ROUGET (F.), *L'expansion coloniale au Congo Français*, Paris, 1906, Larose édit., 1 vol. in-8º, 942 p., 88 ill., 12 cartes et 1 carte d'ensemble au 1/5 000 000.

SURET-CANALE (J.), *Afrique Noire occidentale et centrale, t. II, L'Ère coloniale, 1900-1945*, Paris, 1964, Éd. Soc., 637 p.

TERRIER (A.), « La colonie du Congo Français », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 14e année, nº 2, février 1904, p. 44-50, 1 carte.

VANSINA (J.), « Notes sur l'origine du Royaume de Kongo », in : *Journal of Africa History*, IV, I, 1963, p. 33-38.

VEISTROFFER (A.), *Vingt ans dans la brousse africaine. Souvenirs d'un ancien membre de la Mission Savorgnan de Brazza dans l'Ouest Africain (1883-1903)*, Lille, Bresle édit., 1931, 241 p., 3 cartes h.t., 14 pl. photogr.

VOULGRE (Docteur), *Le Congo Français. Le Loango et la vallée du Kouilou*, Paris, André et Cie, 1897, 1 vol. 206 p., 2 cartes h.t., tableaux et appendices.

II. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE

a) GÉOLOGIE ET MORPHOLOGIE

AMSTUTZ (A.), « Contribution à l'étude géologique du Congo Français », in : *Bull. Soc. Géo. Fr.* (4), 1929, t. XXIX, p. 321-327, 1 pl. 1 fig.

AMSTUTZ (A.), « Les conglomérats cristallophylliens du Mayombé », in : *C.R. Ac. Sc.*, 1929, t. CLXXXVIII, p. 1178-1180, 1 fig.

AMSTUTZ (A.), « La structure géologique du Mayombé, dans le Bas-Congo », in : *Bull. Suisse de Minéralogie et de Pétrographie*, Zurich, 1932, t. XII, p. 234-242.

AUDOUIN (Lieutenant de Vaisseau J.), « La mission hydrographique du Gabon (juillet 1910-août 1912) », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, Paris, 23e année, nº 6, juin 1913, supplément.

BABET (V.), « Sur les roches cristallophylliennes du Mayombé », in : *C.R. Ac. Sc.* ; 1928, t. CLXXXVII, p. 348-350.

BABET (V.), « Sur la dolérite labradorique du Ganda Binda », in : *C.R. Soc. Géo. Fr.*, 1928, fasc. 17, p. 285-286.

BABET (V.), *Étude géologique de la zone du chemin de fer Congo-Océan et de la région minière du Niari et du Djoué.* Paris, 1932, Larose édit., 154 p., 1 carte géol. au 1/500 000, 1 schéma géolog.

BABET (V.), *Observations géologiques dans la partie méridionale de l'A.E.F.*, Paris, 1935, Larose édit., 1 vol., 154 p., 1 carte géol. au 1/500 000, 1 schéma géol. au 1/250 000.

BABET (V.), « Le tunnel du Mont Bamba. Observations géologiques », in : *C.R. VIIe Congrès Intern. des Mines, de la Métall. et de la Géologie Appl., Section Géologie Appl.*, Paris, 1935, p. 533-542, 2 fig.

BARRAT (M.), « Sur la géologie du Congo Français », in : *Annales des Mines* (9), t. VII, 1895, p. 379-510, 2 cartes, 1 planche.

BAUD (L.), « Étude descriptive des séries de la Bouenza, au Moyen-Congo, ou étage bouenzien », in : *Bull. Soc. Géo. Fr.*, 1950, t. XX, p. 57-61.

BOINEAU (R.), « Étude géologique des gorges de Sounda. Éléments nouveaux apportés par les sondages », in : *Bull. Dir. des Mines et de la Géologie*, Brazzaville, 1957, nº 8, p. 11-14, croquis.

BUREAU MINIER DE LA FRANCE D'OUTRE-MER (MISSION DU MAYOMBÉ), *Rapport inédit des géologues Tkatchenko (P.), Chéliakine (G.), Lormand (J.), Ruéfli (W.), 1952-1953*. Manuscrit.

CAHEN (L.), « Les formations anciennes, antérieures à la tillite du Bas-Congo (Le groupe des Monts de Cristal) », in : *Bull. Soc. Belge de Géol., Pal. et Hydrol.*, 1948, t. LVII, fasc. 1, p. 77-148.

CAHEN (L.) et LEPERSONNE (J.), *Notes sur la géomorphologie du Congo Occidental*, Tervuren, 1948, 95 p., carte h. t. (Ann. Musée du Congo Belge, Série Sc. Géol., vol. I).

CAHEN (L.), « Sur les séries quartzo-schisteuses de l'A.E.F. », in : *Bull. Soc. Géol. Fr.*, 1951, t. I, p. 531-541.

CHOCHINE (N.), *Étude géologique et prospection de la bordure occidentale du Mayombé, du Kouilou (Magne-Portes de Ngotou) à la Loémé (Km. 72, C.F.C.O.)*. Rapport inédit.

CHOCHINE (N.), *Étude géologique et prospection de la bordure occidentale du Mayombé, du Kouilou (Magne) à la Noumbi (Poumbou-Koubounga)*. Rapport inédit.

CORIN (F.),et HUGUE (J.), « Note sur la transformation des calcaires dans le Bas-Congo », in : *Bull. du Service Géologique*, Léopoldville, nº 4, 1948, p. 63-72, fig.

CORNET (J.), « Étude sur la géologie du Congo Occidental, entre la côte et le confluent de la Ruski », in : *Bull. Soc. Belge de Géol., Pal. et Hydrol.*, 1897, t. XI.

COSSON (J.), « État des travaux sur la coupure géologique Pointe-Noire », in : *Rapport annuel du Serv. Géog. de l'A.E.F.*, 1953, p. 162*a*-162*g*.

COSSON (J.), *Notice explicative sur les feuilles Pointe-Noire et Brazzaville de la carte géologique de reconnaissance au 1/500 000*, Dir. des Mines et de la Géol. de l'A.E.F., Brazzaville, 1955, 56 p., 2 cartes géol. au 1/500 000.

COURTRY (A.), *Carte du Congo Français*, Paris, 1898, 12 feuilles au 1/800 000, 4 couleurs.

DEVIGNE (J.-P.), « État des travaux sur la coupure géologique Mayumba Ouest et Est », in : *Rapport annuel*, Serv. Géol. de l'A.E.F., 1953, p. 132-143.

DEVIGNE (J.-P.), « Le Précambrien du Gabon occidental en Afrique Équatoriale Française et régions limitrophes », in : *Bull. Dir. des Mines et de la Géologie.*, Brazzaville, 1959, 315 p., croquis, bibl., 2 cartes h. t.

DRESCH (J.), « Notes de géomorphologie congolaise », in : *B.A.G.F.*, nº 181-182, novembre-décembre 1946, p. 116-123.

DRESCH (J.), « Les régions naturelles », in : *Afrique Équatoriale Française*, Paris, 1950, Encycl. Col. et Mar., p. 73-94 (Encyclopédie de l'Union Française).

DUPARC (L.) et AMSTUTZ (A.), « Contribution à l'étude pétrographique du Mayombé », in : *Ann. Soc. Géol. de Belgique*, Liège, 1931, t. LIV, p. 23-70, 4 planches, carte géol. au 1/2 000 000.

FORTEMS (G.), « La morphologie des bas-plateaux sableux, entre la côte atlantique et le Mayombé », C.R. in : *Mémoire de l'Ac. Roy. des Sc. Col.*, 1960, inédit.

GÉRARD (G.), *Carte géologique de l'Afrique Équatoriale Française au 1/2 000 000*. Notice explicative, Paris, 1958, 198 p., 4 feuilles.

GUILLEMIN (R.), *Les facteurs physiques du milieu conditionnant la production agricole dans la République du Congo*, T. I : *Géologie*, Brazzaville, 1959, Haut-Commissariat Général, 1 vol., 110 p., ronéoté, 37 fig.

HOURCQ (V.), « Les terrains sédimentaires de la région côtière de l'A.E.F. », in : *Bull. Serv. des Mines de l'A.E.F.*, Le Caire, 1943, nº 1, p. 65-93.

LEGOUX (P.) et HOURCQ (V.), « Esquisse géologique de l'A.E.F. Notice explicative de la carte géologique provisoire de l'A.E.F. au 1/3 500 000 », in : *Bull. Serv. des Mines de l'A.E.F.*, 1943, nº 1, XXI + 96 p., 1 carte géol.

LEPERSONNE (J.), « Données nouvelles sur la stratigraphie des terrains anciens du Bas-Congo », in : *Bull. Soc. Belge de Géol., Pal. et Hydrol.*, 1951, t. LX, fasc. 2, p. 169-189.

LEGOUX (P.), « Essai sur la morphologie des côtes du Gabon et du Congo », in : *Première Confér. Intern. des Afric. de l'Ouest, C. R. des Séances*, Dakar, I.F.A.N., 1950, t. I, p. 110-118, fig. cartes.

LEGOUX (P.), « Essai sur la morphologie des côtes du Gabon et du Moyen-Congo », in : *Bull. Rech. Congol.*, 1942, nº 29.

LEGOUX (P.), « Un type nouveau de côte alluviale basse : la côte à formations parallèles, ou côte du type gabonais », in : *C. R. Ac. Sc.*, séance du 2 janvier 1952, t. CCXXXIV, p. 119-121.

LEPERSONNE (J.), « Observations géologiques dans le Nord de l'Angola, et grands traits de la géologie du Congo Occidental », in : *Bull. Soc. de Géol. de Belgique*, Liège, 1951, t. LXXIV, n° 7-10, p. 207-235, fig., carte, bibl.

LEPERSONNE (J.), « Données nouvelles sur la stratigraphie des terrains anciens du Bas-Congo », in : *Bull. Soc. Belge de Géol., Pal. et Hydrol.*, Bruxelles, 1951, t. LX, fasc. 2, p. 169-189, fig., bibl.

LOMBARD (J.), « Note préliminaire sur la géologie de l'A.E.F. ; Indice d'une transgression marine récente dans la région de Pointe-Noire », in : *C. R. Soc. Géol. Fr.*, 1928, fasc. 10, p. 156-157.

LOMBARD (J.), « Note préliminaire sur la géologie de l'A.E.F. Observations nouvelles sur les formations entre Brazzaville et la côte Atlantique », in : *C. R. Soc. Géol. Fr.*, 1928, fasc. 14, p. 231-232.

LOMBARD (J.), « Sur la structure géologique du Massif du Bamba dans le Mayombé méridional », in : *C. R. Soc. Phys. et Hist. Nat.*, 1933, Genève, vol. 50, n° 1, p. 84-87.

NICKLES (M.) et HOURCQ (V.), *Carte géologique de l'A.E.F. et du Cameroun au 1/2 000 000. Notice explicative*, Public. Dir. des Mines et de la Géologie de l'A.E.F. et Serv. des Mines du Cameroun, 109 p.

SAUTTER (G.), « Géographie physique de l'ancienne A.E.F. et du Cameroun », in : *Afrique Centrale*, 1962, Hachette, p. XXVI à LI.

b) CLIMATOLOGIE

ANONYME, *Recueil de moyennes climatologiques*, Direction du Service Météorologique, Brazzaville, 1953, non paginé, tableaux.

ANONYME, *Aperçus sur la climatologie de l'A.E.F.*, Direction du Service Météorologique de l'A.E.F., Brazzaville, 1955, non paginé, croquis, tableaux.

ANONYME, *Analyse statistique des pluies à Pointe-Noire*, Service Technique régional de la Météorologie en Afrique Centrale, 11 p., ronéoté, n. d.

ASECNA, *Aperçu sur le climat du Congo-Brazzaville*, Brazzaville, 1964, non paginé, croquis, tableaux.

BOYER et DU CHAXEL, *Fréquence normale du vent en altitude*, Service Météorologique de l'A.E.F., publication n° 1, n. d.

BULTOT (F.), *Saisons et périodes sèches et pluvieuses au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Bruxelles, publications de l'I.N.E.A.C., 1954, 70 p., cartes h.t. (Bureau Climatol., Commun. n° 9).

PÉGUY (Ch. P.), « Une tentative de délimitation et de schématisation des climats intertropicaux », in : *Revue de Géographie de Lyon*, 1961, vol. XXXVI, n° 1, p. 1-6.

PERRIN DE BRICHAMBAUT (C.), « Notes sur les pluies en A.E.F. », in : *La Météorologie*, n° 43, juil.-sept. 1956, p. 214-241.

RODIER (E.), *Extension de la sécheresse exceptionnelle observée en 1958 dans les régions équatoriales*, Paris, O.R.S.T.O.M., 1961, 9 p. ronéoté.

TSCHIRHART (G.), *Les perturbations atmosphériques intéressant l'A.E.F. méridionale*, Paris, juin 1959, Ministère des T. P. et des Transports, Direction de la Météorologie Nationale, monographie n° 13, 32 p., fig. dans le texte.

c) HYDROLOGIE TERRESTRE ET MARINE

AIMÉ (J.) et ROCHE (M.), *Monographie hydrologique du Kouilou-Niari*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1960, 3 vol., 224 p. + 73 p. d'annexes, croquis, graphiques.

BABET (V.), « Les forces hydrauliques de l'A.E.F. et la mise en valeur de la colonie », in : *Chimie et Industrie*, Paris, mars 1962, p. 947-949.

BERRIT (G. R.), « Esquisse des conditions hydrologiques du plateau continental, du Cap Vert à la Gambie. Températures et Salinités », in : *Bull. I.F.A.N.*, 14 (3), p. 735-761.

BERRIT (G. R.) « Les eaux de la baie du Cap Lopez en février 1956 », in : *Bull. de l'I.E.C.*, 1956, nouvelle série, n° 11, p. 5-20, 2 cartes, 2 figures.

BERRIT (G. R.), « Les saisons marines à Pointe-Noire », in : *Bull. Inf. Com. Central Océan. et Ét. des Côtes*, X^e année, n° 6, juin 1958, p. 335-360.

BERRIT (G. R.) « Étude des conditions hydrologiques en fin de saison chaude entre Pointe-Noire et Loanda », in : *Cahiers Océanogr., C.C.O.E.C.*, XIIIe année, n° 7, p. 456-461.

BERRIT (G. R.), « Contribution à la connaissance des variations saisonnières dans le Golfe de Guinée. Observations en surface le long des lignes de navigation », in : *Cahiers Océanogr. C.C.O.E.C.*, 1961, XIIIe année, n° 10, déc. 1961, p. 715-727; XIVe année, n° 9, nov. 1962, p. 633-643, et n° 10, déc. 1962, p. 719-729.

BERRIT (G. R.), « Observations océanographiques côtières à Pointe-Noire, de 1953 à 1963 », in : *Cahiers O.R.S.T.O.M., sér. Océanogr.*, vol. II, n° 3, p. 31-56.

BERRIT (G. R.) et DONGUY (J.-R.), « *Évolution des conditions hydrologiques au-dessus et aux accores du Plateau continental au large de Pointe-Noire, lors du passage de la saison chaude à la saison froide. Mise en évidence d'un upwelling,* Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1962, 5 p. ronéoté.

BERRIT (G. R.) et DONGUY (J.-R.), *Les conditions hydrologiques dans la région de Pointe-Noire. Considérations sur l'upwelling,* Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1964, 9 p. dactyl., tableaux, fig., bibl.

BERRIT (G. R.) et DONGUY (J.-R.), « La petite saison chaude en 1959 dans la région orientale du Golfe de Guinée », in : *Cahiers Océanogr., C.C.O.E.C.*, XVIe année, n° 3, p. 657-672.

COLLIGNON (J.), « Observations hydrologiques dans la baie de Pointe-Noire », in : *Bull. de l'I.E.C.*, 1955, n° 9, p. 153-166, 8 fig., 1 carte.

DARNAULT (P.), « *Mission de prospection des forces hydrauliques de l'A.E.F. Rapport d'ensemble,* Paris, 1931, Larose édit., 266 p., 21 graph., 7 fig., 29 planches photogr., plans.

DARNAULT (P.), *Régime de quelques cours d'eau d'Afrique Équatoriale, et étude de leur utilisation industrielle.* Paris, 1947, Larose édit., 134 p., 62 fig., 12 planches photogr., bibl.

DEVROEY (E. J.), « *Le bassin hydrographique congolais, spécialement celui du bief maritime,* Mémoires de l'Inst. Roy. Col. Belge, section des Sc. Techniques, Bruxelles, 1941, t. III, fasc. 3, 172 p., 6 pl., 4 cartes.

DEVROEY (E. J.), *Observatione hydrographique du bassin congolais (1932-1947),* Bruxelles, 1948, 102 p. (Inst. Roy. Col. Belge, Section des Sc. Techn., Mém. in-8°, V, 1).

DONGUY (J.-R.), HARDIVILLE (J.) et LE GUENN (J.-C.), « *Le parcours maritime des eaux du Congo,* Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1963, 8 p. dactyl., 5 fig.

GALLARDO (Y.) et REBERT (J. P.), *Observations océanographiques dans la région de Pointe-Noire. Année 1965,* Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1966, 73 p., ronéoté, graphiques, tableaux.

HIEZ (G.), TOUCHEBEUF (P.), BILLON (B.) et CHAPERON (P.), *Hydrologie du bassin supérieur du Niari (en amont de Loudima),* O.R.S.T.O.M., Brazzaville, Ministère de la Coopération, 1965, 1 vol., 93 p., tableaux, croquis.

PARDE (Marcel), « La puissance des crues dans l'Afrique Noire et dans d'autres régions intertropicales », in : *Bull. de l'Inst. Roy. Col. Belge,* 1958, t. IV, fasc. 4, p. 1042-1067.

SPRONCK (R.) et TRIQUET (J.), « Hydrographie de la côte océane belge », in : *Bull. du Centre d'Ét., de Rech. et d'Essais scientif. des constructions du Génie civil et d'Hydraulique fluv.* (C.E.R.E.S.), Liège, 1948, t. III, p. 317-357, fig., carte.

TROADEC (J.-P.), *Transparence des eaux dans le Golfe de Guinée,* Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1960, 35 p. dactyl., 9 fig. (document inédit n° 80).

d) COUVERTURE VÉGÉTALE

AUBREVILLE (A.), *Richesses et misères des forêts de l'Afrique Noire Française. Mission forestière A.E.F.-Cameroun-A.O.F., 1945-1946,* Nogent-sur-Marne, 1947, 1 vol., 250 p., cartes, photogr.

AUBREVILLE (A.), « Les brousses secondaires en Afrique Équatoriale, Côte d'Ivoire, Cameroun, A.E.F. », in : *Bois et Forêts des Tropiques,* Paris, 1947, n° 2, p. 24-49.

AUBREVILLE (A.), *Étude sur les forêts de l'A.E.F. et du Cameroun,* Nogent-sur-Marne, 1948, Sect. Techn. d'Agric. Trop., Bull. Scient. n° 2, mai 1948, 131 p.

AUBREVILLE (A.), « Ancienneté de la destruction de la couverture forestière primitive de l'Afrique Tropicale », in : *Bull. Agron. du Congo Belge,* Bruxelles, 1949, vol. 40, n° 2, p. 1347-1352.

AUBREVILLE (A.), *Climats, forêts et désertification de l'Afrique Tropicale,* Paris, 1949, Soc. d'Édit. géogr., marit. et colon., 1 vol., 350 p., cartes et schéma, ill.

AUBREVILLE (A.), *Contribution à la paléo-histoire des forêts de l'Afrique Tropicale.* Paris, 1949, Soc. d'Édit. géogr., marit. et col., 1 vol., 100 p.

AUBREVILLE (A.), « La grande forêt de l'A.E.F. et ses ressources », in : *Cahiers Ch. de Foucauld,* Paris, 1952, 7e série, vol. 28, 4e trim., p. 89-98, planches, photogr.

AUBREVILLE (A.), « Une visite aux plantations de limbo du Moyen-Congo », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1953, n° 27, p. 3-8, ill.

AUBREVILLE (A.), « Érosion sous forêt et érosion en pays déforesté dans la zone tropicale humide », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1959, n° 68, annales BIS 2/60, p. 307.

BERNARD (E. A.), L'évapotranspiration annuelle de la forêt équatoriale congolaise et l'influence de celle-ci sur la pluviosité », in : *Bull. de l'Inst. Roy. Col. Belge*, Bruxelles, t. XXIV, 1953, n° 3, p. 1027-1032, bibl.

EXCELL (A. W.), « La végétation de l'Afrique Tropicale australe. Données sur la superposition de lignes de distribution Nord-Sud sur un système fondamental Est-Ouest », in : *Bull. Soc. Roy. Botanique Belge*, 1957, t. LXXXIX, p. 101-106.

FRANZINI (F.), « Les boisements artificiels dans les savanes de la région de Pointe-Noire », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, Nogent-sur-Marne, 1957, n° 53, p. 25-32.

JACQUES-FÉLIX (H.), « A propos des savanes côtières de l'Ouest africain », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1949, vol. XL, n° 1, p. 733-734.

KOECHLIN (J.), *La végétation des savanes au sud de la République du Congo (capitale Brazzaville)*, Montpellier, 1961, Impr. Charité, 1 vol., 310 p., cartes, photogr.

LEBRUN (J.), « Le « couloir littoral » atlantique, voie de pénétration de la flore sèche en Afrique guinéenne », in : *Bull. des séances de l'Ac. Roy. des Sc. Col.*, 1962, nouv. série, t. VIII, fasc. 4, p. 719-735.

LEBRUN (J.), « Sur la végétation du secteur littoral du Congo Belge », in : *Végétatio*, t. V, 1954, p. 157-160.

MAUDOUX (E.), « La régénération naturelle dans les forêts remaniées du Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1954, vol. 45, n° 2, p. 403-421, diagrammes.

PELLEGRIN (F.), *La flore du Mayombé, d'après les récoltes de G. Le Testut*, Mém. de la Soc. Linéenne de Normandie, 1924, 2e fasc., 126 p., 11 planches photogr.

PELLEGRIN (F.), « *Plantae letestuanae*, ou plantes nouvelles récoltées par M. Le Testu, de 1907 à 1919, dans le Mayombé congolais », in : *Bull. du Muséum*, 1920, p. 654-659, 1921, p. 193-197 et 444-449, 1 carte.

TARIEL (J.) et GROULEZ (J.), « Les plantations de limba au Moyen-Congo », in : *Bois et Forêts des Tropiques, Nogent-sur-Marne*, 1958, n° 61, p. 9-25.

TROCHAIN (J.-L.), « Nomenclature et classification des milieux végétaux en Afrique Noire Française », in : *Les divisions écologiques du monde*, Paris, colloques internationaux du C.N.R.S., n° 59, juin-juil. 1954, p. 73-93.

TROCHAIN (J.-L.), « Nomenclature et classification des types de végétation en Afrique Noire Française », in : *Bull. de l'I.E.C.*, 1951, n° 2, p. 9-18, 4 planches h. t.

e) PÉDOLOGIE

BABET (V.), « Introduction à l'étude des sols de l'A.E.F. Sur les caractères physiques généraux des sols en rapport avec la roche-mère (1937) », in : *Bull. du Service des Mines de l'A.E.F.*, Paris, 1947, n° 3, p. 57-75.

BOCQUIER (G.) et GUILLEMIN (R.), *Aperçu sur les principales formations pédologiques de la République du Congo*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1959, 133 p., ronéoté, cartes et croquis.

BOCQUIER (G.), *Reconnaissance des sols du Mayombé occidental (Rép. du Congo)*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1956, 40 p., ronéoté (inédit).

BRUGIÈRES (J.-M.), *Les principaux sols à cacaoyers de l'Afrique Équatoriale Française*, Inst. Rech. Scient. au Congo, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1958, 15 p., ronéoté, tableaux h. t.

BRUGIÈRES (J.-M.), *La connaissance des sols dans le Mayombé, la vallée du Niari et le massif du Chaillu. Leur mise en valeur*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1962, 35 p., ronéoté.

CRAENE (A. DE) et LARUELLE (J.), « Genèse et altération des lato-sols équatoriaux et tropicaux humides », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1955, vol. 46, n° 5, p. 1113-1143.

DONIS (C.), « Note sur la podzolisation au Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1949, vol. 40, n° 1, p. 641-654, fig.

GUILEMENT (P.), « Considérations sur l'évolution régressive des terres de culture en A.E.F. », in : *Bull. Agron. du Congo Belge*, 1949, vol. 40, n° 2, p. 1519-1536.

GUILLAUME (M.), « La conservation des sols dans les territoires français d'Afrique Noire », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1949, vol. n° 40, n° 3-4, p. 2233-2252.

JAMET (R.), *Étude pédologique d'une zone témoin dans la région de Loango*, O.R.S.T.O.M., Brazzaville, 1967, 85 p., ronéoté, graphiques, tableaux, 1 carte h. t.

MEULENBERG (J.), « Introduction à l'étude pédologique des sols du Territoire du Bas-Fleuve », in : *Inst. Roy. Col. Belge*, 1949, Mémoires, t. XVIII, fasc. 3.

ROSSEELS et REGINALD (A.), « Pédogenèse des formations du système du Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1949, vol. 40, n° 1, p. 309-338.

WAEGEMANS (G.), « Introduction à l'étude de la latéritisation et des latérites du centre africain », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1951, vol. 42, n° 1, p. 13-56, fig., bibl.

III. — GÉOGRAPHIE HUMAINE ET ÉCONOMIQUE

a) POPULATIONS, MIGRATIONS

AUGAGNEUR (Gouverneur Général V.), « Le mouvement de population de l'A.E.F. Influence de la maladie du sommeil », in : *Revue d'Hygiène*, juin 1924, t. XLVI, p. 509-540.

BASCOULERGUE (Médecin-Commandant P.), *Enquête nutritionnelle dans le district de Madingo-Kayes*, Brazzaville, 1957, 29 p., ronéoté, 1 carte h. t.

BASCOULERGUE (Médecin-Commandant P.) et BERGOT (J.), *L'alimentation rurale au Moyen-Congo*. Mâcon, Protat fr. impr., 1959, 72 p.

BLANCHARD (M.) et LAIGRET (J.), *La maladie du sommeil en A.E.F. de 1908 à 1924*, Rapport dactyl., 133 p., Institut Pasteur de Brazzaville.

CHABEUF (Docteur M.) « Note préliminaire sur une enquête anthropologique au Moyen-Congo », in : *Bull. Soc. d'Anthropol., Paris*, 1956, t. VII, X^e série, p. 392-399, 2 cartes.

CHABEUF (Docteur M.), « Anthropologie physique du Moyen-Congo et du Gabon méridional », in : *Bull. et Mém. Soc. Anthrop.*, Paris, 1959, X, 1, p. 97-185.

CUREAU (Docteur A.), *Les sociétés primitives de l'Afrique Équatoriale*, Paris, Colin, édit., 1925, 420 p., carte h. t.

DARTEVELLE (M.), « La femme, étude de sa condition et de sa situation sociale chez les Ba-Vili (Congo Français) », in : *Bull. Soc. Roy. d'Anthrop. et de Préhist.*, Bruxelles, 1939, t. LIV, p. 99-100.

FORTEMS (G.), *La densité de population dans le bas-fleuve et dans le Mayombé*, Bruxelles, 1960, 114 p. (Mémoire Ac. Roy. des Sc. Col., classe des Sc. Nat. et Méd., t. XI, fasc. 4).

KIVITS (M.), *Pathologie et mortalité de l'enfance indigène au Mayombé*, Inst. Roy. Col. Belge, Mémoires, 1951, t. XIX, fasc. 4, 33 p.

LOTTE (A. J.), « Aperçu sur la situation démographique de l'A.E.F. », in : *Médecine Tropicale*, 1953, t. XIII, p. 304-319.

MAILLOT (Commandant L.), « Répartition des glossines en A.E.F. », in : *Bull. de la Soc. de Pathologie Exotique*, t. XLVI, n° 2, mars-avril 1953, p. 195-197.

MAILLOT (Commandant L.), « Notice pour la carte chronologique des principaux foyers de la maladie du sommeil dans les États de l'ancienne fédération de l'A.E.F. », in : *Bull. de l'I.R.S.C.*, Brazzaville, t. I, 1962, p. 45-54, 1 carte.

MARTIN (G.), LEBŒUF et ROUBAUD, *Rapport de la Mission d'Étude de la maladie du sommeil au Congo Français (1906-1908)*, Paris, Masson et Cie édit., 1909, 721 p., 136 fig., 28 cartes et croquis, 8 planches h. t., 1 carte h. t.

MORNET (Capitaine J.), « Les populations du Congo Français entre Brazzaville et la mer, envisagées du point de vue de la main-d'œuvre », in : *Bull. Soc. de Géogr. de l'Est*, 1909, p. 135-146.

POUABOU (J.), « Le peuple Vili ou Loango », in : *Liaison*, 1957, n° 58, p. 50-53 et n° 59, p. 57-59.

ROUSSEL (J.), « Le mariage coutumier chez les Bayombé », in : *Problèmes d'Afrique Centrale*, Bruxelles, 4e année, 1951, n° 13, p. 218-224, ill.

SAUTTER (G.), *L'exode vers les grands centres en Afrique Équatoriale Française*, Brazzaville, n. d., I.E.C., 83 p. dactyl.

SAUTTER (G.), « L'utilisation des documents administratifs pour l'étude numérique de la population au Moyen-Congo et au Gabon », in : *Bull. de l'I.E.C.*, Brazzaville, 1954, n° 7-8, p. 23-32.

SAUTTER (G.), « L'étude régionale : réflexions sur la formule monographique en géographie humaine », in : *L'homme*, 1961, t. I, fasc. 1, p. 77-89.

SAUTTER (G.), *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement, République du Congo, République Gabonaise*, Paris, 1965, Mouton édit., 2 vol., 1090 p., 54 croquis, 105 planches photogr., 5 cartes h. t., bibl., index.

SCHWETZ (J.), *Recherches sur le paludisme endémique du Bas-Congo et du Kwango*, Bruxelles, 1938, Falk fils, Mémoires de l'Inst. Roy. Col. Belge, section des Sc. Nat. et Méd., t. VII, fasc. 1, 164 p., 1 carte h. t.

SICE (Docteur A.), *La trypanosomiase humaine en Afrique intertropicale*, Paris, 1937, Vigot édit., 1 vol., 306 p., cartes, photogr., bibl.

SORET (M.), *Carte ethnique de l'Afrique Équatoriale Française, feuille n° 2 : Pointe-Noire*, O.R.S.T.O.M., Paris, 1955.

SORET (M.), *Les Kongo Nord-Occidentaux*, Paris, 1959, P.U.F., Monogr. Ethnolog. afric., 1 vol., 144 p., bibl., 1 carte h. t.

TRILLES (R.P. H.), *Les Pygmées de la forêt équatoriale*, Paris, 1932, Bloud et Gay, XIV + 530 p.

VASSAL (Docteur J.), « La maladie du sommeil en Afrique Équatoriale Française. Résultats de tournées dans les colonies du Moyen-Congo, de l'Oubangui-Chari, du Tchad et du Gabon », in : *Bull. Soc. Pathol. Exot.*, 1924, 17e année, fasc. 9, p. 727-754.

ZIEGLE (H.), « Notes sur la psychologie des Bantous de l'Afrique Centrale », in : *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, 1951, t. IV, n° 13, p. 23-38.

b) PROBLÈMES URBAINS

ANONYME, *Pointe-Noire*, Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie du Koulou-Niari, 1963, 68 p., photogr., cartes.

BALANDIER (G.), *Sociologie des Brazzavilles Noires*, Paris, 1955, A. Colin, 274 p. (Cahiers de la Fond. Nat. des Sc. Pol., n° 67).

BALANDIER (G.), *Sociologie actuelle de l'Afrique Noire. Dynamique des changements sociaux en Afrique Centrale*, Paris, 1955, P.U.F., 510 p. (Bibliothèque de Sociol. Contemporaine).

BLONDET (R.), « La cité africaine de Pointe-Noire », in : *L'Afrique et le Monde*, Bruxelles, 1951, 2e année, n° 1, p. 1 et 3.

DELMAS (Médecin-Major), « La mission hydrographique du Gabon (juillet 1910, août 1912) ; étude sanitaire de Pointe-Noire », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 1913, p. 221-238.

DENIS (J.), « Pointe-Noire », in : *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 1955, 8e année, n° 32, p. 350-368, fig., planches, photogr.

DENIS (J.), *Le phénomène urbain en Afrique Centrale*, Bruxelles, 1958, Duculot édit., 1 vol., 401 p., 49 fig., 32 photogr., bibl., index.

DRESCH (J.), « Villes congolaises », in : *Acta Géographica*, Paris, 1947, n° 3, p. 1-4.

DRESCH (J.), « Villes congolaises, étude de géographie urbaine et sociale », in : *Revue de Géogr. et d'Ethnol.*, t. I, n° 3, juillet 1948, p. 3-24, photogr., cartes.

FORDE (D.), « Les aspects sociaux de l'industrialisation et de l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara », in : *Bull. Intern. des Sc. Soc.*, Paris, 1955, vol. 7, n° 1, p. 121-136.

GROUPEMENT EUROPÉEN DU PORT FRANC DE POINTE-NOIRE, *Possibilités d'industrialisation à Pointe-Noire*, Brazzaville, 1960, 58 p., tableaux, 1 schéma.

GUERCHY (J. de), « Pointe-Noire, grand port de l'A.E.F. », in : *Marchés Coloniaux*, Paris, 1951, 7e année, n° 270, p. 165-169 ; ill.

LASSERRE (G.), « Villes et villages d'A.E.F. », in : *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 1955, t. VIII, fasc. 1, p. 93-99.

LASSERRE (G.), *Libreville, la ville et sa région. Étude de Géographie Humaine*, Paris, Colin. 1958, 1 vol., 348 p., (Cahiers de la Fondat. Nat. des Sc. Polit., n° 98), cartes et croquis, pl. photogr.

LEBEUF (J.-P.) « Centres urbains d'A.E.F. », in : *Africa*, Londres, 1953, vol. XXIII, n° 4, p. 285-297.

LEGRAND (J. M.), « L'urbanisation des agglomérations africaines au Moyen-Congo et en Oubangui-Chari », in : *Ind. et Travaux d'Outre-Mer*, Paris, 1958, 4e année, n° 28, p. 141-148, ill.

LIERDEMAN (J.-L.), *Analyse socio-démographique de la population africaine de Pointe-Noire*, Brazzaville, Centre O.R.S.T.O.M., 1965, 2 vol., 179 p., ronéoté + 1 vol. de tableaux, 179 p., graphiques, ill. photogr.

ROBEQUAIN (Ch.), « Citadins et ruraux du Gabon et du Moyen-Congo », in : *Ann. de Géogr.*, Paris, 1956, p. 305-308.

SAUTTER (G.), « Aperçu sur les villes « africaines » du Moyen-Congo », in : *L'Afrique et l'Asie*, 1951, n° 14, p. 34-53, carte h. t.

SORET (M.), *Démographie et problèmes urbains en A.E.F. Poto-Poto, Bacongo, Dolisie*, Brazzaville, I.E.C., 1954, Mémoire I.E.C., n° 7, 137 p., tableaux, graphiques.

VEISTROFFER (A.), *Les origines de Pointe-Noire, Brazzaville, Bangui*, Paris, 1932, Mercure Universel, 1 brochure.

VENNETIER (P.), « La vie agricole urbaine à Pointe-Noire », in : *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 1961, t. XIV, n° 53, p. 60-84.

VENNETIER (P.), « Mvouti ; une agglomération semi-urbaine dans la République du Congo », in : *Rev. de Géogr. de Lyon*, t. XXXVI, n° 1, 1961, p. 51-81, photogr.

VENNETIER (P.), « L'urbanisation et ses conséquences au Congo-Brazzaville », in : *Les Cahiers d'Outre-Mer*, t. XVI, n° 63, 1963, p. 263-280, 1 carte.

VINCENT (J.-F.), *Femmes africaines en milieu urbain (Bas-Congo - Brazzaville)*, O.R.S.T.O.M., Paris, 1966, 239 p., ronéoté, 7 planches photogr., bibl.

c) EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

ANONYME, « L'office des bois de l'A.E.F. Son activité de 1945 à 1950 », in : *Bull. d'Informat. Économ. et Sociales de l'A.E.F.*, Brazzaville, 1951, 5e année, n° 3-4, p. 703-709.

ANONYME, « Limbo, fiche botanique, forestière, industrielle et commerciale », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, Paris, 1949, n° 9, p. 63-66, fig.

AHRENS (L.) et VANDEPUT (R.), « Contribution à l'étude des travaux d'ouverture d'une plantation en région forestière », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1951, vol. 42, n° 3, p. 617-654.

ALLOUARD (P.), « Les industries forestières au Cameroun et en A. E. F. », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1949, n° 10, p. 147-167, photogr.

AUBREVILLE (A.), « Évolution de l'industrie forestière sur la côte occidentale de l'Afrique Française depuis 1945 », in : *Revue Internat. des Produits Coloniaux et du Matériel Col.*, Paris, 1952, 26e année, n° 266, p. 195-200.

AUBREVILLE (A.), « La nouvelle industrie forestière de la côte occidentale française d'Afrique », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1952, n° 21, p. 1-14, fig.

CERMACK (F.), « Le flottage des bois en A.E.F. », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1949, n° 9, p. 39-48, photogr.

CERMACK (F.) et ZENATI (J. G.), « Les méthodes actuelles de la réception des grumes en A.E.F. », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1951, n° 20, p. 209-226, ill.

COLLIGNON (J.) et ROUX (Ch.), « Clef pour la détermination des principaux poissons marins fréquentant les côtes d'A.E.F. », in : *Mollusques, Crustacés, Poissons marins fréquentant les côtes d'A.E.F.*, Paris, Lause édit., 1957, p. 254-317.

DURAND-REVILLE (L.), « La forêt d'A.E.F. Ses possibilités actuelles, son avenir », in : *Soc. Belge d'Études et d'Expansion*, Liège, 1950, 49e année, n° 139, p. 11-15.

FOUGEROUSSE (M.), « Les piqûres des grumes de coupe fraîche en Afrique Tropicale », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1957, n° 55, p. 39-52, fig.

HAUSER (A.), « Les exploitations mécanisées du Moyen-Congo français », in : *Africa*, 1954, vol. 24, n° 2, p. 114-129, carte.

HENRARD (P.), « Étude préliminaire de la faune entomologique et de la protection des bois exploités au Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, vol. XLIII, n° 2, 1952, p. 463-480, tableaux.

HUMBLET (P.), « Aménagement des forêts climatiques tropicales au Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, 1946, vol. XXXVII, n° 1, p. 15-87.

LEFEBURE (J.), « Étude sur le transport des bois de la côte occidentale d'Afrique », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1949, n° 11, p. 315-325, ill.

LE RAY (J.) et TUFFLIER (M.), « Le matériel de l'exploitation forestière tropicale », in : *Marchés tropicaux du Monde*, 1958, 14e année, n° 669, p. 2179-2191, fig., tableaux.

NORMAND, « Vrais et faux tchitolas du Mayombé », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1948, n° 6, p. 145-155.

PICOURT (R. P.), « Les courants d'exportation des bois du Moyen-Congo », in : *Rev. Intern. des Prod. col. et du Matér. col.* ; 1953, 28e année, n° 290, p. 208-211.

ROSSIGNOL (M.), « Les sardinelles de la région de Pointe-Noire ; perspectives économiques qu'elles offrent », in : *Science et pêche*, 1955, vol. 31, fasc. 3-6.

ROUX (Ch.), « La pêche en Afrique Équatoriale », in : *Neptunia*, 1949, vol. 15, p. 15-17.

ROUX (Ch.), « Considérations pratiques sur la pêche le long du littoral de l'A.E.F. », in : *Bull. de l'I.E.C.*, Brazzaville, 1950, n° 1, p. 65-78.

ROUX (Ch.), « Les principaux engins de pêche et les pêcheries des côtes de l'A.E.F. », in : *Congrès Pêches et Pêcheries Union Française, Outre-Mer*, Marseille, 1950, p. 192-195.

TROADEC (J.-P.), *Prises par unité d'effort des sardiniers ponténégrins. Variations saisonnières de l'abondance des sardinelles dans les eaux congolaises*, Pointe-Noire, O.R.S.T.O.M., Centre Océanogr., 1964, 9 p., ronéoté, 3 cartes, 2 tableaux.

TROESCH (J.), « La pêche au Mayombé (enclave du Cabinda) », in : *Zaïre*, Bruxelles, 1955, vol. IX, n° 9, p. 943-952.

d) ÉCONOMIE GÉNÉRALE OU LOCALE

Annuaire statistique de l'A.E.F., vol. I, 1936-1950.

Annuaire statistique du Congo, 1958-1963, Rép. du Congo, Direction de la Statistique, 1965, 1 vol., 84 p., ronéoté, 10 graphiques.

ANONYME, *Les sociétés concessionnaires du Congo français depuis 1905*, Paris, 1909, Grasset édit., 1 broch. in-8°, 110 p.

ANONYME, « L'utilisation des ressources en cellulose des forêts de l'A.E.F. », in : *Bull. d'Afrique Équatoriale Française*, 1955, n° 138, p. 1-10.

ANONYME, « La mise en valeur des ressources de l'A.E.F. », in : *Tropiques*, Paris, 1952, n° 339, p. 41-50.

ANONYME, *Enquête sur les oléagineux au Congo. Zone Sud.* Vol. 1, *Palmier à huile et cocotier ;* Vol. 2, *Arachides.* Inst. de Rech. Huiles et Oléagineux, 1962, ronéoté.

BROSIUS (R.), « L'exploitation des roches bitumeuses et asphaltiques du Congo Belge », in : *Inst. Roy. Col. Belge, Bull. des Séances*, 1953, t. XXIV, f. 4, p. 1592-1607, 2 croquis.

BUTTIN (R.), « Étude économique sur la recherche du pétrole en Afrique Noire et sa rentabilité », in : *La Revue Pétrolière*, Paris, 1955, n° 965, p. 17-40, graphiques.

COURCIER, *Congo. Données de base sur l'économie*, Brazzaville, 1959, Service de la Statistique, 31 p.

CROOKER (W. R.), « Faut-il accélérer ou freiner l'industrialisation de l'Afrique ? », in : *Présence Africaine*, Paris, 1950, n° spécial 8-9, p. 409-423.

DEMETZ (H.), *Le régime foncier en A.E.F.*, Annecy, 1939, Depollier et Cie édit., 1 vol., 186 p.

DOUTRELOUX (A.), « Notes sur le domaine foncier au Mayombé », in : *Zaïre*, Bruxelles, 1959, vol. XIII, n° 5, p. 499-508.

FLAMIGNI (A.) et HACQUART (A. F. M.), « Une ferme de métayage au Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1955, vol. XLVI, n° 5, p. 1065-1074, ill.

FLAMIGNI (A.), « Note sur l'élevage des bovidés du Dahomey au Mayumbé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1948, vol. XXXIX, n° 3, p. 647-662.

FLAMIGNI (A.), « Le gros bétail au Mayombé », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1951, vol. XLII, n° 1, p. 91-106, fig.

FORVILLE (R.), *Annuaire général des Sociétés coloniales*, Paris, 1900, Lamy, impr., 1 vol., 364 p.

GAUTIER (J.), « Quelques idées sur une organisation agricole de l'Afrique Centrale Française », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, Bruxelles, 1949, vol. XL, n° 2, p. 1585-1616.

GEORTAY (G.), « Vers une amélioration économique de la culture vivrière en région équatoriale forestière », in : *Bull. d'informat. de l'I.N.E.A.C.*, Bruxelles, 1956, vol. V, n° 6, p. 377-384, tableau.

GEORTAY (G.), « Données de base pour la gestion de paysannats de cultures vivrières en région équatoriale forestière », in : *Bull. d'informat. de l'I.N.E.A.C.*, Bruxelles, 1956, vol. V, n° 4, p. 219-236.

GOBLET (Y. M.), « L'évolution du système concessionnaire au Congo Français », in : *Bull. de Colonisat. Comparée*, 1911, p. 141-188.

GODARD (D.), « Les hommes dans la forêt », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, Paris, 1948, n° 6, p. 184-198 ; 1949, n° 9, p. 89-92, n° 10, p. 210-214.

LAINE (P.), « L'équipement de l'A.E.F. ; le barrage du Kouilou », in : *Eurafrique*, Alger, 1957, 30e année, nouvelle série, n° 10, p. 71-74.

MARCEAU, « Les recherches de pétrole en A.E.F. et à Madagascar », in : *Le Génie Civil*, Paris, 1951, 71e année, n° 3296, t. CXXVIII, n° 5, p. 84-85, cartes.

MARELLE (A.), « Les richesses du sous-sol de l'A.E.F. », in : *Cahiers Ch. de Foucauld*, Paris, 1952, 7e série, vol. 28, p. 99-111.

NAVILLE (P.), « Données statistiques sur la structure de la main-d'œuvre salariée et de l'industrie en Afrique Noire », in : *Présence Africaine*, Paris, 1952, nº 13, p. 279-314, tableaux.

NIOX (F.), « Une intéressante usine de déroulage et de contreplaqué : « PLEXAFRIC », in : *Bois et Forêts des Tropiques*, 1956, nº 46, p. 41-45, ill.

PARGOIRE (J.), « Développement agricole et forestier de l'A.E.F. », in : *Tropiques*, Paris, 1955, 53e année, nº 376, p. 15-22, fig.

PASQUES (G.), « L'exploitation de l'or en A.E.F., depuis 1939 », in : *Études d'Outre-Mer*, 1959, mars-avril, p. 40-49.

SAMUEL (P.), « Agriculture équatoriale Bantou et agriculture européenne », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, 1950, vol. XLI, nº 3, p. 579-662, 41 fig., bibl.

SAUTTER (G.), « Esquisse d'une géographie régionale du Moyen-Congo », in : *Cahiers de l'Information Géographique*, 1954, nº 1-3, p. 33-44, 1 carte.

TORDEUR (J.), *Les plantations indigènes de palmiers au Mayombé*, Bruxelles, 1947, Zaïre, édit., p. 607-627.

VAN DAELE (A.), « Notes préliminaires sur l'établissement des grandes cultures au Mayombé : hévéas, elaeis, bananiers, cacaoyers, caféiers », in : *Bull. Agric. du Congo Belge*, 1946, vol. XXXVII, nº 4, p. 723-782.

VENNETIER (P.), « Uma aldéia de pescadores na costa conguesa », in : *Boletim Paulista de Géografia*, São Paulo, nº 36, p. 11-25, 3 cartes et croquis.

VENNETIER (P.), *Géographie du Congo-Brazaville*, Paris, 1966, Gauthier-Villars édit., 1 vol., 139 p., 40 croq., 1 carte h. t., 43 photogr. bibliogr.

ZIEGLE (H.), *Afrique Équatoriale Française*, Paris, 1952, Berger-Levrault édit., 1 vol., 199 p., 7 croquis, 16 photogr.

e) VOIES DE COMMUNICATION

AURIC (H.), *L'avenir du Congo et le Congo-Océan*, Paris, Picart édit., 1928, 1 vol. in-8º, 136 p.

BOURDARIE (P.), « Le chemin de fer du Congo Français », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 1902, vol. XII, nº 5, p. 207-214.

CAMBIER (Capitaine L.), « Mission technique au Congo Français : le chemin de fer projeté », in : *La Géographie*, 2e semestre 1906, p. 403-410.

CORNILLE et GOUDARD, « Avant-projet d'une voie de communication du Stanley Pool à la mer », in : *Revue Gén. des Sc. Pures et Appliquées*, t. V, 1894, p. 786-791.

CORNILLE et GOUDARD, « La mission du Génie au Congo en 1893-1894 », in : *Revue du Génie Milit.*, 1894, t. VIII, 6e livr., p. 453-494.

DYBOWSKI (J.), *La route du Tchad ; du Loango au Chari*, Paris, 1893, Firmin-Didot édit., 1 vol., 284 p., ill.

FOURNEAU (A.), *Au vieux Congo ; notes de route 1884-1891*, Paris, 1932, édit. du Comité de l'Afrique Française, 1 vol., 324 p., 18 photogr., 3 cartes.

GOUNDE-NZAMBA, « Les problèmes congolais », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 1908, nº 8, p. 274-283 ; nº 9, p. 305-310 ; nº 10, p. 335-340.

JOOS (L.), « Pointe-Noire, de nieuwe hoofstad van Midden-Congo », in : *Medelingen van het Afrika-Institut*, Rotterdam, 1950, 4e année, nº 1, p. 11-13, photogr.

JOUTEL (G. G.), « Les grands ports coloniaux : Pointe-Noire », in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 1932, t. XLII, nº 9, p. 536-542.

LECHATELIER (A.), « Étude et création d'une voie de communication entre la côte et le Congo », in : *Bull. de la Soc. de Géogr. de Lyon*, 1893, t. XVI, p. 68-96.

MANOT (Romanot Michel, dit M.R.O.), *L'aventure de l'or et du Congo-Océan*, Paris, 1951, lib. Secrétan, 1 vol., 293 p., planches photogr.

MIZON (P.), « Les routes du Congo », in : *Revue Marit. et Colon.*, 1885, t. LXXXVII, p. 461-481.

MORNET (Capitaine J.), « Mission d'Étude du chemin de fer de l'Océan à Brazzaville (avril 1910-février 1912) », in : *La Géographie*, t. XXVI, nº 5, 1912, p. 287-318.

PRECLIN (M.), « Le Congo-Océan », in : *Marchés Coloniaux*, Paris, 1949, 5e année, nº 183, p. 904-906, carte, fig.

RENTY (Capitaine E. de), « Au sujet de la Mission Belge » in : *Bull. du Comité de l'Afrique Française*, 1908, 18e année, nº 7, supplém., p. 163-167, carte.

SAUTTER (G.), « Les liaisons entre le Tchad et la mer : essai d'analyse géographique d'une situation de concurrence dans le domaine des transports », in : *Bull. de l'A.G.F.*, nos 286-287, nov.-déc. 1959, p. 9-17.

SAUTTER (G.), « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », in : *Cahiers d'Études Africaines*, 1967, vol. VII, 2e cahier, p. 219-299, 5 fig., 2 tableaux.

Documentation cartographique

1. Cartes publiées par l'Institut Géographique National

Carte du Congo, 1/5 000 000, 1961.
Carte de l'organisation administrative du Congo, 1/5 000 000, 1961.
Carte routière de l'Afrique Centrale, 1/5 000 000, 1961.
Carte d'Étude du Congo, 1/2 000 000, 1961.
Carte administrative du Congo, 1/3 125 000, 1963.
Carte physique du Congo, 1/3 125 000, 1963.
Carte routière du Congo et du Gabon, 1/1 500 000, 1962.
Carte internationale du monde, 1/1 000 000 :
Feuille de Brazzaville,
Feuille de Pointe-Noire (coupure spéciale).
Carte de l'Afrique Centrale, 1/200 000 :
Coupure Madingou (définitive), coupure Pointe-Noire, Conkouati, Dolisie (esquisses planimétriques).
Carte de l'Afrique Équatoriale au 1/50 000 :
Coupure Dolisie 2a, 2b, 2d.
Pointe-Noire et environs, 1/20 000 (4 feuilles), 1960.
Plan de Pointe-Noire, 1/10 000, 1965.

2. Autres cartes

Carte géologique de l'Afrique Équatoriale, 1/2 000 000. Coupure Sud-Ouest.
Carte géologique de l'Afrique Équatoriale, 1/500 000. Coupures Sibiti-Ouest, Mayoumba-Est, Brazzaville-Pointe-Noire.
Carte ethno-démographique de l'Afrique Équatoriale, 1/1 000 000, Édit. O.R.S.T.O.M., coupure Pointe-Noire, par M. Soret, 1955.

3. Documents cartographiques divers retrouvés dans les archives locales

Carte de Bas-Kouilou, 1/10 000, 1885, manuscrite.
Carte du périmètre urbain de Loango, 1/5 000, 1901, manuscrite.
Carte du Congo français, 1/5 000 000, 1906 (Service Géographique du Ministère des Colonies, Paris).
Carte du Kouilou inférieur, 1/100 000, n.d., manuscrite (antérieure à 1925).
Circonscription du Kouilou, 1/500 000, 1926, manuscrite.
Région du chemin de fer Congo-Océan (esquisse topographique), 1/250 000, 1930 (Gouvernement Général de l'A.E.F., Service des Mines).
Mission de prospection des pétroles, carte de la région de Pointe-Noire, 1/100 000, 1931 (Gouvernement Général de l'A.E.F.).
Plan de la ville de Pointe-Noire, 1/5 000, 1931 (tirage ozalid).
Plan de la ville de Pointe-Noire, 1/5 000, 1936 (tirage ozalid).
Propriétés de la C.P.K.N., 1/500 000, 1937 (tirage ozalid).
Plan de Kakamoéka, 1/2 500, n.d.

Index des noms géographiques

I. — *ESPACES ET REPÈRES GÉOGRAPHIQUES*

Açores (anticyclone des) : 45.
Ancel (propriété) : 207-208.
Badondo (plateau) : 55.
Bamba (col du) : 29, 48, 93.
Bamba (mont) : 54, 244, 267, 268.
Banda-Pointe (ou Pointe-Longo) : 39, 83.
Batéké (pays) : 11, 55.
Biafra (baie de) : 42.
Bibabamba (massif du) : 24.
Caravanes (piste, ou route des) : 81, 92-98, 104.
Chaillu (massif du) : 22, 24, 25, 55.
Cirques (série des) : 26, 66.
Congo (ou Kongo) (royaume de) : 69, 99.
Côte Mondaine : 183, 306, 316.
Côte Sauvage : 239, 279, 288.
Foungouti (mont) : 29, 54, 265.
Frio (cap) : 42.
Gorges de Diosso : 41, 42, 46.
Guinée (golfe de) : 41, 42, 46.
Inkisi (série de l') : 24.
Kakongo (royaume de) : 71.
Kanda (mont) : 24, 25, 32.
Kouboula (monts) : 22, 32, 54.
Loango (royaume de) : 14, 69, 70-75, 78.
Lopez (cap) : 43, 45, 69, 70, 394.
Mabidi (chaîne du) : 29.
Madingo-Kayes : 123, 182, 186, 319.
Manengué (mont) : 30.
Matève (côte) : 36.
Mayombe : 11, 14, 15, 16, 21, 22-25, 26, 28, 32, 33, 46, 47, 52, 59, 60, 65, 101, 102, 104, 112, 267, 268, 423.
Mbéia (série de la) : 24.
Mfoubou (massif de) : 24, 25.
Monts de Cristal : 22, 46.
Mpioka (série de la) : 24.
Ngotou (portes de) : 30, 57, 79, 85, 433.
Ngoyo (royaume de) : 71.
Niari (pays du) : 11, 14, 17, 21, 56, 71, 139.
Pointe-Indienne : 26, 37, 38, 41, 89, 235-236, 341.
Pointe-Lékondé : 39.
Pointe-Kounda : 26, 37, 38, 39, 41, 71, 266.
Pointe-Noire (bassin de) : 11, 24, 25, 26, 32, 66, 235.
Pointe-Tchibobo : 26, 39.
Pointe-Tchitembo : 39.
Romanot (portes) : 30.
Tindjili (falaises de) : 39.
Sainte-Hélène (anticyclone de) : 45.
Sao Tomé : 70, 74, 105, 396.
Sargos (propriété) : 208-209.
Saubat-Lalanne (propriété) : 209-210.
Sounda (barrage de) : 17, 113, 281-283, 320, 405-407.
Sounda (gorges de) : 30, 31, 56, 96.

II. — *COURS D'EAU, LACS, LAGUNES, COURANTS*

Alima : 14, 76.
Benguéla (courant de) : 42.
Bindi (lac) : 55.
Boubissi : 25, 55, 105.
Canaries (courant des) : 42.
Cayo (lac) : 26, 35, 36, 54, 55, 166, 181, 205, 257, 321, 398, 403.
Chiloango : 44, 80.
Congo (fleuve) : 44, 69.
Conkouati (ou Konkouati) (lac) : 15, 22, 32, 34, 39, 54, 62, 85, 86, 102, 178, 181, 242, 322.
Dinga (lac) : 36, 57, 237, 323.
Dola (ou Ndola) : 30, 36, 57, 231.
Dounvou : 54.
Douvandzi : 25.
Gambouissi (lac de) : 274, 338.
Kilemba : 49.
Kobambi (lac) : 26, 36, 54, 372, 252, 323.

Kotébitéva (lagune) : 36.
Kouilou (fleuve) : 14, 15, 30, 32, 35, 38, 41, 44, 52, 54, 55, 62, 77, 85 86, 264.
Koutila : 29.
Likouala : 11.
Loémé (fleuve) : 15, 22, 30, 32, 36, 44, 52, 54, 62, 77, 80, 103, 250, 262.
Louandjili : 53.
Louba : 30.
Loubinza : 54.
Loubomo : 29, 30, 54, 93, 178, 246.
Loudima : 77, 314.
Louessé : 55.
Loufica : 25, 55.
Loufoualéba (lac) : 26, 55.
Loufouyou : 54, 55, 241.
Loukemba : 29, 30.
Loukénéné : 30, 54, 55, 109, 229.
Loukoula : 29, 30, 54.
Loundji : 26, 36, 57, 102, 178, 217, 251.
Loya : 37, 272, 306.
Mandji : 30.
Mbamba : 32.
Mbanio (lagune) : 22, 251.
Mombi : 30.
Mossouva : 24, 26, 29, 54.
Moufoumbi : 54, 236-237, 322.
Nanga (lac) : 26, 36, 57, 166, 181, 252, 323.
Ndouna : 23.
Ngoma : 30.
Ngongo : 23, 30, 52, 54, 178, 236, 251, 423.
Niari (ou Kouilou) (fleuve) : 32, 77.
Niombi : 54.
Noumbi (fleuve) : 22, 30, 32, 35, 36, 39, 52, 54, 62, 422, 423.
Ntombo : 25, 35, 57, 64, 93, 113.
Nyanga (fleuve) : 11, 32.
Ogooué (fleuve) : 14, 75, 76, 93.
Rivière Rouge : 37, 235, 381.
Tchibinda (lac) : 22, 54.
Tchifoumbou : 53.
Tchikobo (lagune) : 37, 271, 272, 281, 284, 306, 336, 370.
Tchinouka : 54, 271, 291.
Tchissambo (lagune de) : 36.
Tchivoka (lac) : 54.
Tsoungoussou : 29.
Songolo : 37, 54, 271, 291, 311.
Yanga (lac) : 53.
Youbi (lac) : 54.

III. — *AGGLOMÉRATIONS*

Banane : 76, 79, 83, 92.
Banga : 60, 221, 250, 422, 423.
Bas-Kouilou : 26, 38, 39, 74, 83, 85, 96, 113, 181, 321, 323, 332.
Boali (ou Bouali) : 64, 69, 70, 71, 73, 114.
Boko : 35.
Boukou-Nsitou : 48, 49, 241, 257.
Bouloungui : 30, 109, 110, 113, 187.
Brazzaville : 15, 47, 49, 52.
Chimpézé (ou Kimpessé) : 60, 101, 107, 167.
Dimonika : 54, 109, 139, 178, 219, 222, 228, 230, 257, 398, 421.
Diosso : 69, 114, 116, 129, 176, 187, 190, 309.
Djambala : 47, 49, 116.
Djéno : 26, 36, 181, 342.
Djindji : 273, 279, 287, 313.
Dolisie : 29, 47, 49, 416.
Doumanga : 93, 325, 330.
Fougamou : 22.
Fourastié : 48, 54, 60, 109, 111, 113, 116, 134, 200, 244, 250, 330, 398.
Franceville : 76, 93, 380, 416.
Girard : 48, 60, 108, 109, 199, 219, 421.
Guéna : 48, 60, 109, 134, 199, 330.
Hinda : 33, 67, 257-258.
Holle : 26, 67, 134, 143, 199, 232, 239, 244, 309, 325, 423.
Ikalou : 62, 115, 167, 217.
Kakamoèka : 21, 62, 85, 86, 92, 96, 102, 109, 110, 113, 116, 139, 166, 175, 187, 205, 226, 229, 230, 323, 398, 410.
Kayes : 18, 21, 33, 47, 50, 116, 322, 412.
Kimongo : 49.
Kimpessé : voir Chimpézé.
Kitabi : 60, 86.
Km 102 : 24, 276, 398.
Kola : 26, 62, 67, 102, 115, 216, 232, 239, 322, 323.
Les Bandas : 48, 108, 416.
Les Saras : 48, 60, 108, 109, 112, 113, 116, 132, 133-134, 141, 199, 201, 217, 244, 250, 269, 416.
Libreville : 52.
Loaka : 62, 167, 187, 212.
Loandjili : 71, 118, 119, 122, 123, 124, 186, 216.
Loango : 15, 34, 35, 37, 70, 73-74, 83, 85, 88, 89-92, 94, 97, 98, 104, 181, 183.
Loussala : 329.
Madingo : 39.
Madingou : 49.
Magne : 57, 105, 210.
Magny : 48, 219.
Massabé (ou Massabi) : 15, 36, 181.
Matadi : 96, 97.
Mayumba (ou Mayoumba) : 22, 71, 74, 83, 85, 92, 101, 104, 117, 251.
Mbota : 295.
Mboukou : 81, 93, 187.
Mboulou : 93.
Mfilou : 110, 212.
Moanda : 29, 380, 416, 417.
Mossendjo : 138.
Mounana : 380.
Mpassa : 380.
Mvouti : 18, 21, 29, 48, 59, 60, 93, 107, 112, 120, 124, 132, 139, 142, 186, 198, 200, 201, 244, 268, 319, 320, 412, 422, 423.
Mvoumvou : 272, 279, 293, 310, 347, 348 (voir aussi : Quartier Mvoumvou).
Ncessé : 92, 101, 108, 167.

NTIMA : 86, 110, 139, 167.
POINTE-NOIRE : 15, 16, 17, 18, 21, 26, 36, 37, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 64, 70, 74, 78, 83, 98, 106, 116-119, 145-157, 181, 233, 262, 270-303.
PORT-GENTIL : 396, 401.
POUMBOU : 321, 233.
POUNGA : 109, 2*9, 421.
QUARTIER DE L'AVIATION : 291.
QUARTIER CHIC : 295, 341, 347.
QUARTIER DU Km 4 : 294, 302, 348, 356, 401, 402.
QUARTIER DU LOSANGE : 287-288.
QUARTIER MATENDÉ : 293, 347, 348, 356.
QUARTIER MAYUMBA : 297, 341, 343, 356, 409.
QUARTIER PLANCHES : 293, 302, 331, 356.
QUARTIER DU PLATEAU : 289-291, 313.
QUARTIER TCHINOUKA : 293, 295, 311.
QUARTIER TIÉ-TIÉ : 272, 279, 293, 341, 343, 347, 348, 356, 395, 409.
QUARTIER VENZA : 295, 302.
TCHIBANDA : 78, 307.
TCHILOUNGA : 71.
TCHISSANGA : 34, 37.
TCHIVOULA : 71.
TINKOUSSOU : 33.
SAINT-PAUL : 238-240, 325, 425.
SAINT-PAUL DE LOANDA : 42, 394.

IV. — *GROUPES ETHNIQUES*

BABONGO (pygmées) : 102-103.
BAKONGO : 118, 136, 312.
BEMBÉ : 149, 151, 156, 309, 348.
HAOUSSA : 139, 148, 302, 332, 349.
KAMBA : 14, 71.
KOTCHI (ou CABINDA) : 101, 117, 309.
KOUGNI : 14, 71, 75, 136, 149, 151, 175.
LARI : 136, 149, 150, 156, 157, 312, 348.
LOANGO : voir à VILI.
LOUMBOU : 14, 71, 75, 83, 102, 110-111, 117-119, 125, 135, 136, 149, 151, 175, 195, 419.
MBOCHI : 149, 151, 155.
POPO : 181, 316.
POUNOU : 118, 135, 136, 143.
SOUNDI : 76, 95.
TÉKÉ : 75, 136, 139, 151.
VILI (ou LOANGO) : 14, 64, 71, 73, 74, 75, 84, 95, 99-101, 104, 105, 117, 118, 125-130, 136, 147, 149-151, 152, 157, 174, 190, 195, 309, 348, 419.
YOMBÉ : 59, 71, 75, 83, 84, 101, 102, 105, 106, 111-112, 117-118, 120, 130-132, 135, 141, 149-151.

LISTE DES PRINCIPAUX SIGLES UTILISÉS

A.C.P.N.	Ateliers et Chantiers de Pointe-Noire.
A.I.A.	Association Internationale Africaine.
A.T.E.C.	Agence Interéquatoriale des Communications.
B.A.O.	Banque d'Afrique Occidentale.
B.C.C.	Banque Commerciale Congolaise.
B.C.E.O.M.	Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer.
B.I.C.I.	Banque Internationale pour le Commerce et l'Industrie.
B.N.D.C.	Banque Nationale de Développement du Congo.
B.R.G.M.	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BUMIFOM	Bureau Minier de la France d'Outre-Mer.
CAFRA	Compagnie de l'Afrique Française.
C.A.S.P.	Compagnie Africaine de Service Public.
C.C.S.O.	Compagnie Commerciale Sangha-Oubangui.
CETRAMET	Compagnie Équatoriale de Transformation des Métaux.
C.F.B.C.	Compagnie Française du Bas-Congo.
C.F.C.O.	Chemin de fer Congo-Océan.
C.F.D.P.A.	Compagnie Française des Pétroles en Afrique.
C.F.H.B.C.	Compagnie Française du Haut et du Bas-Congo.
C.F.M.L.	Chemin de fer Matadi-Léopoldville.
C.F.P.	Compagnie Française des Pétroles.
C.F.S.O.	Compagnie Française Sangha-Oubangui.
C.M.M.	Compagnie Minière de la Moufoumbi.
COFIBOIS	Compagnie Forestière et Industrielle des Bois.
COFORGA	Compagnie Forestière du Gabon.
COFORIC	Compagnie Forestière, Industrielle et Commerciale.
COMILOG	Compagnie Minière de l'Ogooué.
C.P.C.	Compagnie des Potasses du Congo.
C.P.K.N.	Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari.
D.O.C.	Dépôts Océan-Congo.
FORALAC	Forestière, Alimentaire, Agricole et Commerciale.
I.N.E.A.C.	Institut National d'Études Agronomiques au Congo.
I.R.H.O.	Institut de Recherche des Huiles et Oléagineux.
N.A.H.V.	Nieuwe Afrikaansche Handels Venootschap.
O.N.C.P.A.	Office National de Commercialisation des Produits Agricoles.
O.R.I.K.	Organisation de la Région Industrielle du Kouilou.
S.A.E.	Société Africaine d'Entreprise.
S.A.P.A.C.	Société Anonyme de Pêche, d'Armement et de Congélation.
S.B.M.	Société des Bois de la Mondah.
S.C.B.	Société de Construction des Batignolles.
S.C.B.K.	Société Congolaise des Brasseries Kronenbourg.
S.C.K.N.	Société Commerciale du Kouilou-Niari.
S.E.E.C.F.	Société d'Étude et d'Exploitation du Congo Français.
S.E.R.P.	Syndicat d'Études et de Recherches Pétrolières.
S.F.A.K.	Société Forestière et Agricole du Kouilou.
S.F.N.	Société Forestière du Niari.
S.H.O.	Société du Haut-Ogooué.
S.I.A.N.	Société Agricole et Industrielle du Niari.
S.I.D.B.	Société Industrielle des Bois.
S.I.F.	Société Industrielle et Forestière.
SIKO	Société Industrielle du Kouilou.
S.M.D.	Société Minière de Dimonika.
S.M.K.	Société Minière de Kakamoèka.
S.O.A.E.M.	Société Ouest-Africaine d'Entreprises Maritimes.
SOCOFRAN	Société du Congo Français.
SOCOPAO	Société Commerciale des Ports d'Afrique Occidentale.
SOFORMA	Société Forestière du Mayombe.
S.P.A.E.F.	Société des Pétroles d'Afrique Équatoriale Française.
S.P.A.F.E.	Société des Pétroles d'Afrique Équatoriale.
S.U.H.	Service Urbain d'Hygiène.
T.C.O.T.	Transports Congo-Oubangui-Tchad.
UNELCO	Union Électrique Coloniale, puis Union Électrique d'Outre-Mer.

Table des cartes et graphiques

Introduction.

Carte d'ensemble de la façade maritime. . . . . *hors-texte*
1. La région du Kouilou et le Congo sud-occidental. 12-13

Chapitre I.

2. Schéma géologique des régions sud-ouest du Congo et du Gabon 23
3. Coupe géologique simplifiée ; de l'océan Atlantique au Massif du Chaillu . . . 24-25
4. Coupe schématique de la bordure occidentale du Mayombe, sur la rive droite du Kouilou (d'après un rapport géologique inédit) 27
5. Les grandes unités morphologiques de la façade maritime du Congo 28
6. Réseau hydrographique et principales lignes de crêtes sur la façade orientale du Mayombe 29
7. Les gorges de Sounda 31
8. Les Portes de Ngotou, sur le Kouilou 31
9. Coupe topographique de la région côtière du Congo au nord de Pointe-Noire (Éch. 1/200 000) 35
10. Croquis schématique de la côte congolaise, au nord du Kouilou 38
11. Type de côte à pointes rocheuses, d'après Pobeguin (1891) 40
12. Les grandes catégories d'eau dans l'océan Atlantique tropical (d'après G. Berrit) . 41
13. Évolution mensuelle de la température et de la salinité de l'eau marine à Pointe-Noire (d'après les travaux du Centre O.R.S.T.O.M. d'océanographie) . . 43
14. Températures et précipitations mensuelles à Pointe-Noire 48
15. Climogramme de Pointe-Noire 48
16. Deux années climatiques exceptionnelles à Pointe-Noire 49
17. Les précipitations de saison humide à Pointe-Noire, depuis 1923-1924 50
18. Deux saisons humides exceptionnelles à Pointe-Noire 51
19. Les bassins fluviaux de la façade maritime 53
20. Profil en long de la Loémé et de ses principaux affluents (d'après P. Darnault, 1947) 55
21. Le régime du Kouilou, à Sounda 56
22. La couverture végétale, sur la façade maritime 58
23. Le contact forêt-savane sur la façade orientale du Mayombe (d'après les photographies aériennes de l'I.G.N.) 61
24. Le contact forêt-savane, sur la façade atlantique du Kouilou (d'après les photographies aériennes de l'I.G.N.) 63
25. Les sols du bassin de Pointe-Noire (d'après G. Bocquier) 67

Chapitre 2.

26. La région côtière congolaise, en 1883 (d'après une carte d'époque) 80
27. Les factoreries sur la côte congolaise, en 1875 82
28. Concessions et factoreries dans le Kouilou, en 1914 87
29. La région de Loango, en 1890 89
30. Loango en 1901, d'après une carte du périmètre urbain (19-1-1901) 90

Chapitre 3.

31. La répartition des groupes ethniques dans le Kouilou 100
32. Répartition actuelle de la population dans le Mayombe méridional ; mouvements migratoires anciens et récents, depuis 1921 108
33. La densité rurale dans le Kouilou 114
34. Répartition de la population dans le Kouilou 115

Chapitre 4.

35. Population rurale du Kouilou ; répartition par grandes catégories d'âges . . . 123
36. Structure démographique de deux groupes ethniques (pour 1 000 habitants) . 126
37. La proportion des adultes jeunes (S.M.) dans la population rurale 127
38. Les taux de natalité générale dans le Kouilou 128
39. La population de Diosso 129
40. Groupe ethnique Vili : répartition par grandes catégories d'âges 129
41. Pyramide des âges du groupe ethnique Vili (population urbaine et rurale pour 1 000 habitants) 130
42. Structure démographique des Yombé 131
43. Groupe ethnique Yombé : structure démographique (pour 1 000 habitants) . . 131
44. Immigration des personnes de 15 ans et plus dans les gares (par quartiers) . . . 133
45. Immigration des plus de 15 ans à Mvouti et Les Saras 134
46. Répartition des habitants des gares 135
47. Répartition géographique de quelques groupes ethniques dans les agglomérations ferroviaires 136
48. Origine géographique des immigrés congolais vivant dans les gares 137
49. Les Saras : répartition ethnique de la population 138
50. Structure démographique des agglomérations ferroviaires 140
51. La population des agglomérations ferroviaires : pyramides des âges 140
52. Pyramide des âges de deux groupes ethniques dans les centres ferroviaires . . . 142
53. Pyramide des âges de quatre groupes d'immigrés dans les gares du Mayombe . . 142
54. Les Saras : structure démographique de la population (pour 1 000 habitants) . . 143
55. Holle : structure démographique de la population 144
56. Les variations du taux de masculinité dans le Mayombe, selon les catégories d'âges 144
57. Évolution de la population africaine de Pointe-Noire 146
58. Évolution de la répartition ethnique à Pointe-Noire depuis 1936 148
59. Origine de la population africaine de Pointe-Noire en 1962 149
60. Population africaine de Pointe-Noire : grandes catégories d'âges 153
61. Population native et population immigrée à Pointe-Noire : pyramide des âges . . 154
62. L'immigration des moins de 20 ans à Pointe-Noire, depuis 1937 154
63. Population africaine de l'agglomération nord-est, à Pointe-Noire : pyramide des âges (pour 1 000 habitants) 155
64. Structure démographique de quelques groupes ethniques, à Pointe-Noire . . . 156
65. Départements d'origine des Français de Pointe-Noire 160
66. Population européenne de Pointe-Noire : structure démographique 160
67. Population « expatriée » française de Pointe-Noire : pyramide des âges en 1956 et 1964 (pour 1 000 habitants) 161

Chapitre 5.

68. Exploitations agricoles et superficies cultivées dans le Kouilou 169
69. Formes de quelques plantations de manioc 173
70. Le calendrier agricole dans la région du Kouilou (d'après l'enquête agricole de l'O.R.I.K., en 1958-1959) 176
71. Système de fixation d'une ceinture de malafoutier 178
72. Navette à tisser les filets 182
73. Répartition de la population rurale selon les dimensions des villages 186
74. Matériaux utilisés dans la construction des cases 190
75. Croquis schématiques des cases rurales 193
76. La répartition professionnelle des hommes dans le monde rural 197
77. Le site de Les Saras (Km 102) 199

Chapitre 6.

78. La plantation CAFRA en 1956 213
79. Production contrôlée d'oléagineux 214
80. La commercialisation des bananes 220

Chapitre 7.

81. Évolution de la production de l'or dans le Kouilou 229
82. Deux coupes de la structure de Poumbou (d'après la mission des Pétroles, 1932) . 234
83. Volume de bois en grumes évacués des permis dans le Kouilou, depuis 1948 . . 245
84. La production de bois dans le Kouilou, depuis 1948 245
85. La production régionale de bois, au Congo 246
86. Les permis forestiers dans le Kouilou, le 31 mars 1954 248
87. Les permis forestiers dans le Kouilou, le 23 avril 1964 249
88. Principales essences exploitées ; évolution de la production depuis 1952 . . . 252
89. Les ressources naturelles et leur exploitation dans le Kouilou, en 1966 253

Chapitre 8.

90. Les sites de Pointe-Noire et de Loango 263
91. Pointe-Noire en 1931 274
92. Pointe-Noire en 1936 277
93. Pointe-Noire en 1966 : plan général de la ville 285
94. Pointe-Noire, agglomération sud-ouest : répartition des quartiers selon leur fonction principale 287
95. La croissance du « Village » 294
96. Différents aspects du cadastre dans le « Village » 296
97. Deux types classiques de cases urbaines anciennes 298
98. Types courants de cases africaines, à Pointe-Noire 301

Chapitre 9.

99. Proportion de citadines faisant des cultures vivrières 308
100. Approvisionnement de Pointe-Noire par la façade maritime 324
101. Transport de manioc par la voie ferrée, à destination de Pointe-Noire 326
102. La fabrication du vin de canne à sucre 331

Chapitre 10.

103. Évolution de la consommation d'eau à Pointe-Noire 339
104. Évolution de la consommation d'électricité à Pointe-Noire 339
105. Les principaux déplacements intra-urbains 343

106. Les densités urbaines en 1958 346
107. Les densités urbaines en 1962 347
108. Répartition de quelques groupes ethniques dans les principaux quartiers . . . 349
109. Mode d'occupation des logements selon l'ancienneté de la venue en ville . . . 355
110. La structure professionnelle de la population européenne 357
111. La structure professionnelle de la population africaine 359

Chapitre II.

112. La baie de Pointe-Noire en 1910 371
113. Le port de Pointe-Noire en 1966 373
114. Premier projet d'extension du port 374
115. Second projet d'extension du port 375
116. Évolution du trafic portuaire de Pointe-Noire 377
117. Évolution du trafic des principaux produits, à Pointe-Noire 379
118. Les exportations de bois par Pointe-Noire 383
119. Les exportations de produits agricoles par Pointe-Noire 385
120. Les importations d'hydrocarbures et de matériaux de construction 387
121. Les importations de produits alimentaires 389
122. Les relations maritimes de Pointe-Noire avec le reste du monde en 1966 . . . 391
123. Trafic de Pointe-Noire par origine et destination des marchandises en 1966 . . 392
124. Le trafic des voyageurs à Pointe-Noire depuis 1926 393
125. La pêche industrielle à Pointe-Noire 395
126. La production du bois d'œuvre dans le Kouilou depuis 1950 399
127. Le réseau des boutiques dans le Kouilou en 1966 411
128. Administration générale et enseignement primaire dans le Kouilou (1964) . . 413

Table des photographies

Pl.	I	Ph. 1. Le Mayombe, dans la région du Kouilou (vue aérienne).
		Ph. 2. Les « gorges de Diosso ».
		Ph. 3. Vallée sèche sur le plateau de Kayes.
Pl.	II	Ph. 4. La baie de Loango et les gorges de Diosso (photo I.G.N.).
Pl.	III	Ph. 5. La bordure occidentale du plateau entre la Noumbi et la Conkouati (photo I.G.N.).
Pl.	IV	Ph. 6. La côte congolaise à Djéno.
		Ph. 7. Le lit de la Loukénéné, entre Girard et Les Saras.
		Ph. 8. Le Kouilou en période de basses eaux, à Kakamoèka.
Pl.	V	Ph. 9. La mosaïque forêt-savane sur la façade atlantique (vue aérienne).
		Ph. 10. La destruction de la forêt par l'homme (vue aérienne).
		Ph. 11. Un aspect du sous-bois en forêt dense.
Pl.	VI	Ph. 12. Les marais de la Ntombo (vue aérienne).
		Ph. 13. Érosion linéaire sous couvert forestier dans le Mayombe oriental.
		Ph. 14. La mangrove, sur les rives de la Noumbi.
Pl.	VII	Ph. 15. Un ancien porteur de la piste des Caravanes.
		Ph. 16. Enfants Yombé dans un village du Mayombe.
		Ph. 17. Le site de Loango, premier poste français sur la côte congolaise (vue aérienne).
Pl.	VIII	Ph. 18. Défrichage et incendie de la forêt avant la plantation.
		Ph. 19. Plantation vivrière en pays Vili.
		Ph. 20. Cultures associées de manioc et de patates douces.
Pl.	IX	Ph. 21. Fabrication artisanale d'huile de palme.
		Ph. 22. Récolte du vin de palme par le « malafoutier ».
		Ph. 23. Fumage de la viande de chasse dans un village Loumbou.
Pl.	X	Ph. 24. Concassage manuel des noyaux de palme.
		Ph. 25. La préparation du manioc : pétrissage et défibrage.
		Ph. 26. Le village Yombé de Boukou-Pambou.
Pl.	XI	Ph. 27. Le village Yombé de Kikoba.
		Ph. 28. Intérieur de case Yombé.
		Ph. 29. Un aspect de Diosso, ancienne capitale du Royaume de Loango.
Pl.	XII	Ph. 30. Case Vili de type récent.
		Ph. 31. Toit de matériau végétal (face intérieure).
		Ph. 32. Une agglomération ferroviaire : Les Saras (vue aérienne).

PL. XIII Ph. 33. Plantation familiale de caféiers et de cacaoyers.
Ph. 34. Bananeraie familiale dans le Mayombe.
Ph. 35. Orpailleur au travail, à Dimonika.

PL. XIV Ph. 36. Exploitation de la cassitérite à la « mine » de la Moufoumbi.
Ph. 37. Layon forestier pour le débardage des grumes.
Ph. 38. Parc à bois, dans un chantier de l'entreprise Robin.

PL. XV Ph. 39. Pointe-Noire : vue aérienne des quartiers « européens ».
Ph. 40. Pointe-Noire : vue aérienne d'ensemble du « Village ».
Ph. 41. Pointe-Noire : vue aérienne partielle du quartier Tié-Tié.

PL. XVI Ph. 42. Pointe-Noire : naissance du quartier Saint-Pierre (vue aérienne).
Ph. 43. Emplacement de l'ancien village, au cœur de Tié-Tié.
Ph. 44. Paysage urbain au Km 4.

PL. XVII Ph. 45. Un quartier « illégal » : le quartier Planches.
Ph. 46. Un aspect peu engageant du quartier Planches.
Ph. 47. Jardins maraîchers le long de la Songolo.

PL. XVIII Ph. 48. Pointe-Noire : le village et ses environs (photo I.G.N.).

PL. XIX Ph. 49. Fabrication de « tchibouaboua » (vin de canne à sucre).
Ph. 50. « Kikouiti » attendant un camion de ramassage.
Ph. 51. Planches éclatées, prêtes à l'expédition.

PL. XX Ph. 52. Case en bois, en cours de construction.
Ph. 53. Intérieur d'une concession urbaine.
Ph. 54. K..., chômeur satisfait de son sort.

PL. XXI Ph. 55. Au Grand-Marché de Pointe-Noire.
Ph. 56. Le port de Pointe-Noire (vue aérienne).
Ph. 57. Une usine de déroulage, à Pointe-Noire.

PL. XXII Ph. 58. La route du Mayombe, après une tornade.
Ph. 59. Le bac de la Conkouati.
Ph. 60. Une boutique de village, près du lac Cayo.

Table des matières

AVANT-PROPOS 9

PRÉSENTATION 11

Première Partie

LES BASES PHYSIQUES ET HUMAINES DE LA VIE RÉGIONALE

CHAPITRE 1. — LE CADRE NATUREL 21

Les formes du relief et les eaux marines 21

A) Les grands traits de la morphologie 22
1. Les données structurales essentielles 22
2. Les paysages morphologiques 26

B) Le domaine maritime 36
1. La côte congolaise 36
2. Hydrologie marine 41

Les caractères climatiques et la couverture végétale 44

A) Les caractères du climat 45
1. La circulation atmosphérique 45
2. Les saisons 47

B) Éléments d'hydrologie fluviale 52

C) La couverture végétale et les sols 57
1. Les grands types de végétation 57
2. Les types de sols 65

CHAPITRE 2. — DU ROYAUME DE LOANGO A L'ÉPOQUE COLONIALE. 69

Le royaume de Loango et l'installation française 70

A) Le royaume de Loango 70
1. Organisation politique du royaume 70
2. L'activité économique 73

B) Les débuts de la colonisation 75
1. Les rivalités internationales en Afrique Centrale 75
2. L'installation de la France sur la façade maritime 78

L'activité commerciale sur la façade maritime 81

A) Factoreries et produits de traite 82

B) Loango et la route des Caravanes 87
1. Le premier port du Congo : Loango 87
2. La route des Caravanes et le trafic des marchandises 87

CHAPITRE 3. — LES MOUVEMENTS DE POPULATION 99

La situation démographique avant 1920 99

A) La mise en place des populations 99
1. Les Vili 99
2. Les Yombé 101
3. Loumbou et pygmées 102

B) Les facteurs de dépeuplement 103
1. Facteurs coutumiers et fléaux naturels 103
2. Émigration et expatriation 103

Les déplacements de population 107

A) Les migrations internes des Yombé 107

B) L'installation des immigrants 110
1. L'immigration dirigée des Loumbou 110
2. L'attraction des chantiers de brousse 111

C) La répartition actuelle des hommes 113

Exode rural et croissance urbaine 116

A) Les populations côtières et l'attraction urbaine 116
1. L'exode rural jusqu'en 1949 117
2. L'accélération du mouvement après 1949 118

B) Les effets généraux de l'exode rural 119

CHAPITRE 4. — LES CONSÉQUENCES DÉMOGRAPHIQUES DES MIGRATIONS 121

Les caractères démographiques de la population rurale 121

A) Les situations régionales 122

B) La situation des groupes ethniques 125
1. Les Loumbou et les Vili. 125
2. Les Yombé 130

La population des gares 132

A) La formation des agglomérations ferroviaires 132

B) Origine et répartition ethnique des habitants 135

C) La structure par âges 139

Les caractères démographiques de la population urbaine 145

A) La population africaine de Pointe-Noire 145
1. L'évolution numérique de la population 145
2. La répartition ethnique et ses modifications 147
3. Les structures démographiques 152
a) Les effectifs masculins et féminins 152
b) La structure par âges de la population 153

B) La population européenne et « assimilée » 157
1. L'évolution numérique 157
2. Origine et structure démographique de la population 159

Deuxième Partie

LE MONDE RURAL

CHAPITRE 5. — LES CAMPAGNES : ASPECTS TRADITIONNELS ET FORMES D'ÉVOLUTION . 165

La vie en brousse 165

A) La place de l'agriculture dans la vie régionale 166
1. La propriété foncière. 166
2. Les étendues cultivées 168

B) La vie quotidienne des ruraux 170
1. L'agriculture vivrière 170
a) Les jardins de cases 170
b) Les champs cultivés et le travail des femmes 171
2. Les occupations masculines 177
a) L'exploitation des palmiers 177
b) La chasse 178
c) La pêche 180
d) Activités secondaires 184

Petits villages et agglomérations ferroviaires 185

A) Les villages 186
1. Dimensions et aspects des villages 186
2. La case et les matériaux de construction 190
3. La famille et les professions rurales 195

B) Les agglomérations ferroviaires 197
1. L'habitat 198
2. Les habitants des gares 200

CHAPITRE 6. — L'AGRICULTURE DE PLANTATION 203

Les premiers essais de mise en valeur 203

A) Les propriétés de la N.A.H.V. 204

B) Les autres propriétés 206
1. La Compagnie Propriétaire du Kouilou-Niari 206
2. Les propriétés Ancel et Sargos 207
3. La propriété Saubat-Lalanne 209

L'agriculture de plantation depuis 1925 211

A) Oléagineux et cultures arbustives 211
1. Le palmier à huile 211
2. L'arachide 214
3. Le cocotier 214
4. Le café et le cacao 216

B) La culture commerciale de la banane-fruit 218

CHAPITRE 7. — L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES 225

Gisements minéraux et industries extractives 225

A) Prospérité et décadence des exploitations aurifères 226
1. La période de prospérité 226
2. La décadence des exploitations 229

B) Hydrocarbures et minerais divers : déceptions et espoirs . . . 231
1. Le phosphate 231
2. Les hydrocarbures 233
3. La cassitérite et les minerais associés 236
4. La potasse : situation actuelle et perspectives d'avenir . . . 237

L'exploitation des forêts 240

A) Les débuts de l'exploitation forestière au Congo 241

B) L'activité forestière à partir de 1939 243

C) La situation actuelle de l'exploitation forestière 250

D) Les perspectives d'avenir 256

Troisième Partie

LA VILLE ET SES PROBLÈMES

CHAPITRE 8. — POINTE-NOIRE : CROISSANCE DE LA VILLE ET PAYSAGES URBAINS . . 261

Naissance et développement de Pointe-Noire 262

A) A la recherche d'un débouché maritime 262
1. Les difficultés d'un choix 262
2. La construction de la section côtière du C.F.C.O. 267

B) Les étapes du développement urbain 270
1. La naissance de la ville 271
a) Les conditions physiques et humaines de l'implantation urbaine 271
b) Les premiers travaux 273
2. Croissance urbaine et fluctuations économiques 276
a) La mise en place de l'infrastructure portuaire 276
b) L'essor de Pointe-Noire et la crise de 1952 278
c) Un espoir déçu : le barrage du Kouilou 280

Les paysages urbains de Pointe-Noire 284

A) Les quartiers de type européen 286
1. Les quartiers de la « ville basse » 286
2. Les quartiers de la « ville haute » 289

B) La ville africaine 291
1. La formation du paysage 292
2. Les différents aspects de la Cité 297

CHAPITRE 9. — L'APPROVISIONNEMENT DE LA POPULATION URBAINE 306

La production urbaine des denrées alimentaires 307

A) Les activités agricoles des citadins 307
1. Jardins de cases et plantations vivrières 307
2. Caractères originaux de l'agriculture urbaine 309

B) Les cultures maraîchères 310
1. Conditions naturelles et techniques du maraîchage 311
2. La commercialisation des légumes 313

C) Le ravitaillement en poisson 315

Le ravitaillement de Pointe-Noire par son arrière-pays 318

A) Le développement des relations vivrières avec la brousse . . . 318

B) Les zones de ravitaillement de Pointe-Noire 320
1. Les zones accessibles par la route 320
2. Le rôle de la voie ferrée 325
3. Le problème du ravitaillement en viande 327

C) Quelques aspects de la commercialisation 329

CHAPITRE 10. — ORGANISATION DE LA VIE URBAINE ET PROBLÈMES INDIVIDUELS . . . 335

Les charges de la collectivité 336

A) Les problèmes urbains majeurs 336
1. Les problèmes sanitaires de la ville 336
2. La distribution de l'eau et l'électrification 338

B) La voirie et les déplacements intra-urbains 342

La ville et les problèmes du citadin 345

A) Les hommes dans la ville 345
1. Les densités urbaines 346
2. Les ménages et leurs soucis 350
a) La dimension des ménages 350
b) Le problème du logement 353

B) Les hommes au travail 356
1. Les structures professionnelles 357
a) L'éventail des professions 357
b) Le problème inquiétant du chômage et du sous-emploi . . 361
2. Revenus monétaires et niveaux de vie 363

CHAPITRE 11. — ACTIVITÉS DE LA VILLE ET RÔLE RÉGIONAL DE POINTE-NOIRE . . . 369

Le port et ses activités 370

A) L'installation portuaire et l'évolution générale du trafic 370
1. L'équipement technique du port 370
2. L'évolution du trafic portuaire 377

B) Les fonctions portuaires 379
1. Pointe-Noire, port d'exportation de matières premières . . . 380
2. Pointe-Noire et les besoins de l'Afrique Équatoriale 387
3. Les fonctions secondaires de Pointe-Noire 392
a) Le trafic des passagers 392
b) Pointe-Noire, port de pêche 394

Les secteurs industriel et commercial 397

A) Les activités industrielles 397
1. Les industries du bois 397
2. Les autres industries 401
3. Le Kouilou et les projets d'industrialisation massive 405

B) Les activités commerciales et l'influence économique de Pointe-Noire 407
1. Le commerce 407

2. Pointe-Noire, centre de services 412
a) L'influence administrative et rôle religieux de Pointe-Noire . 412
b) L'influence lointaine de Pointe-Noire 415

CONCLUSION 419

BIBLIOGRAPHIE 429

I. *Ouvrages généraux ou d'intérêt historique* 429

II. *Géographie physique* 431
a) Géologie et morphologie 431
b) Climatologie 433
c) Hydrologie terrestre et marine. 433
d) Couverture végétale 434
e) Pédologie 435

III. *Géographie humaine et économique* 436
a) Populations, migrations 436
b) Problèmes urbains 437
c) Exploitation des ressources naturelles 438
d) Économie générale ou locale 439
e) Voies de communication 440

DOCUMENTATION CARTOGRAPHIQUE 441

INDEX DES NOMS GÉOGRAPHIQUES 443

TABLE DES CARTES ET GRAPHIQUES 447

TABLE DES PHOTOGRAPHIES 451

ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR LES
PRESSES DE L'IMPRIMERIE
DARANTIERE A DIJON LE
TRENTE OCTOBRE M CM LXVIII

IV. MÉMOIRES O.R.S.T.O.M.
(format rogné : 21 × 27, couverture grise)

N°s

1. KOECHLIN (J.). — 1961 — *La végétation des savanes dans le sud de la République du Congo-Brazzaville.* 310 p. + carte 1/1 000 000 (noir) . . . . . 45 F
2. PIAS (J.). — 1963 — *Les sols du Moyen et Bas Logone, du Bas-Chari, des régions riveraines du Lac Tchad et du Bahr-el-Ghazal.* 438 p. + 15 cartes 1/1 000 000, 1/200 000 et 1/100 000 (couleur) . . . . . 200 F

3 x. LÉVÊQUE (A.). — 1962 — *Mémoire explicatif de la carte des sols de Terres Basses de Guyane française.* 88 p. + carte 1/100 000, 2 coupures (couleur) . . . 65 F

3 xx. HIEZ (G.), DUBREUIL (P.). — 1964 — *Les régimes hydrologiques en Guyane française.* 120 p. + carte 1/1 000 000 (noir). . . . . 70 F

3 xxx. HURAULT (J.). — 1965 — *La vie matérielle des Noirs réfugiés Boni et des Indiens Wayana du Haut-Maroni (Guyane française). Agriculture, Économie et Habitat.* 142 p. . . . . 65 F

3 xxxx. LÉVÊQUE (A.). — 1967 — *Les sols ferrallitiques de Guyane française* . . . . . 50 F

3 xxxxx. HURAULT (J.). — 1968 — *Les Indiens Wayana de la Guyane française — Structure sociale et coutume familiale.* 168 p. . . . . 80 F

4. BLACHE (J.), MITON (F.). — 1963 — Tome I. *Première contribution à la connaissance de la pêche dans le bassin hydrographique Logone-Chari-Lac Tchad.* 144 p.

   BLACHE (J.). — 1964 — Tome II. *Les poissons du bassin du Tchad et du bassin adjacent du Mayo Kebbi. Étude systématique et biologique.* 485 p., 147 pl. Les deux volumes (1) . . . . . 75 F

5. COUTY (Ph.). — 1964 — *Le commerce du poisson dans le Nord-Cameroun.* 225 p. . . . . 63 F
6. RODIER (J.). — 1964 — *Régimes hydrologiques de l'Afrique Noire à l'ouest du Congo.* 18 × 27, 137 p. (1) 55 F
7. ADJANOHOUN (E.). — 1964 — *Végétation des savanes et des rochers découverts en Côte d'Ivoire centrale.* 250 p. . . . . 90 F
8. CABOT (J.). — 1965 — *Le bassin du Moyen Logone.* 327 p. . . . . 100 F
9. MOURARET (M.). — 1965 — *Contribution à l'étude de l'activité des enzymes du sol : L'asparaginase.* 112 p. 50 F
10. AUBRAT (J.). — 1966 — *Ondes T dans la mer des Antilles.* 192 p. . . . . 60 F
11. GUILCHER (A.), BERTHOIS (L.), LE CALVEZ (Y.), BATTISTINI (R.), CROSNIER (A.). — 1965 — *Les récifs coralliens et le lagon de l'île Mayotte (Archipel des Comores, Océan Indien).* 211 p. . . . . 100 F
12. VEYRET (Y.). — 1965 — *Embryogénie comparée et blastogénie chez les* Orchidaceae-Monandrae. 106 p. 60 F
13. DELVIGNE (J.). — 1965 — *Pédogenèse en zone tropicale. La formation des minéraux secondaires en milieu ferrallitique.* 178 p. (2) . . . . . 55 F
14. DOUCET (J.). — 1965 — *Contribution à l'étude anatomique, histologique et histochimique des Pentastomes* (Pentastomida). 150 p. . . . . 60 F
15. STAUCH (A.). — 1966 — *Le bassin camerounais de la Bénoué et sa pêche.* VIII-152 p. . . . . 56 F
16. QUANTIN (P.). — 1965 — *Les sols de la République Centrafricaine.* 114 p. . . . . 30 F
17. LE BERRE (R.). — 1966 — *Contribution à l'étude biologique et écologique de* Simulium damnosum *Théobald,* 1903 (diptera, simuliidae). 206 p. . . . 50 F
18. DEBRAY (M. M.). — 1966 — *Contribution à l'étude du genre* Epinetrum *(Ménispermacées) de Côte d'Ivoire.* 76 p. . . . . 25 F
19. MARTIN (D.). — 1966 — *Études pédologiques dans le Centre Cameroun, Nanga-Eboko à Bertoua.* XLVI-92 p. + carte pédologique 1/50 000, 1/20 000 et 1/5 000, 11 coupures (couleur) + 2 cartes 1/400 000 + carte pédologique 1/200 000 (couleur) (3).
20. GUILLAUMET (J. L.). — 1967 — *Recherches sur la végétation et la flore de la région du Bas-Cavally, Côte d'Ivoire.* 266 p. . . . . 60 F
21. ROBINEAU (C.). — 1967 — *Société et économie d'Anjouan (Océan Indien).* 274 p. . . . . 80 F
22. HALLÉ (F.). — 1967 — *Étude biologique et morphologique de la tribu des Gardéniées (Rubiacées).* 160 p. . . . . 60 F
23. COUTY (Ph.). — 1968 — *Le commerce du poisson au Tchad.* 252 p. . . . . 70 F
24. HERVIEU (J.). — 1968 — *Contribution à l'étude de l'alluvionnement en milieu tropical.* 466 p. . . . . 110 F

ROSSIGNOL (M.). — *Le thon à nageoires jaunes de l'Atlantique* . . . . . .

VENNETIER (P.). — *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville* . . . . . .

VERIN (P.). — *L'ancienne civilisation de Rurutu (Iles australes — Polynésie française) — La période classique* . . . . . s. presse

BERTHOIS (L.), HOORELBECK (J.). — *Étude dynamique de la sédimentation dans trois cours d'eau de la Guyane française : la rivière Mahury, la rivière de Cayenne et le fleuve Maroni.* . . . . . s. presse

GIRARD (G.), HERBAUD (J.), DUBREUIL (P.). — *Monographie hydrologique du bassin du Jaguaribe.* . s. presse

MOREL (G.). — *Contribution à l'étude de la synécologie des oiseaux du Sahel sénégalais.* . . . . . s. presse

BACHELIER (G.). — *Contribution à l'étude de la minéralisation du carbone.* . . . . . s. presse

SOURNIA (A.). — *Diatomées planctoniques du Canal de Mozambique et de l'île Maurice.* . . . . . s. presse

V. INITIATIONS/DOCUMENTATIONS TECHNIQUES
(format rogné : 21 × 27, couverture verte)

Hors Série.

— HOUPEAU (J. L.), LHOSTE (J.). — 1961 — *Inventaire des appareils français pour l'épandage des pesticides.* 530 p. multigr. Les cinq volumes. . . . . 40 F

N°s

1. BASCOULERGUE (P.). — 1962 — *Notions d'hygiène alimentaire adaptées au Sud-Cameroun.* 31 p. . . 6 F
2. BASCOULERGUE (P.). — 1963 — *Notions d'hygiène alimentaire adaptées au Nord-Cameroun.* 44 p. . . 6 F
3. BACHELIER (G.). — 1963 — *La vie animale dans les sols.* 18 + 26, 280 p. . . . . 16 F
4. SÉGALEN (P.). — 1964 — *Le fer dans les sols.* 150 p. (1). 21 F
5. RUELLAN (A.), DELETANG (J.). — 1967 — *Les phénomènes d'échange de cations et d'anions dans les sols.* 124 p. . . . . 30 F
6. ROTH (M.). — 1968 — *Initiation à la systématique et à la biologie des Insectes.* 189 p. . . . . 20 F
7. CROSNIER (A.). — 1968 — *Les crevettes commercialisables de la côte ouest de l'Afrique intertropicale.* 70 p. . . . . 25 F
8. DIDIER DE SAINT-AMAND (J.), DEJARDIN (J.). — 1968 — *Méthodes de fractionnement des constituants phosphorés végétaux et de correction des résultats de dosage.* 43 p. . . . . 13 F

VI. L'HOMME D'OUTRE-MER
(volume broché : 13 × 22) (4)

1. DESCHAMPS (H.). — 1959 — *Les migrations intérieures à Madagascar.* 284 p. . . . . 19,50 F
2. BOUTILLIER (J. L.). — 1960 — *Bongouanou, Côte d'Ivoire.* 224 p. (épuisé).
3. CONDOMINAS (G.). — 1960 — *Fokon'olona et collectivités rurales en Imerina.* 236 p. (épuisé).
4. TARDITS (C.). — 1960 — *Les Bamiléké de l'Ouest-Cameroun.* 136 p. (épuisé).
5. LE ROUVREUR (J.). — 1962 — *Sahariens et Saheliens du Tchad.* 468 p. . . . . 60 F
6. DESCHAMPS (H.). — 1962 — *Traditions orales et archives au Gabon.* 176 p. (épuisé).
7. OTTINO (P.). — 1963 — *Les économies paysannes malgaches du Bas-Mangoky.* 376 p. . . . . 65 F
8. KOUASSIGAN (G. A.). — 1966 — *L'homme et la terre. Droits fonciers coutumiers et droit de propriété en Afrique occidentale.* 284 p. . . . . 30 F

FROELICH (J. C.). — *Les montagnards paléonigritiques.* s. presse

VII. OUVRAGES HORS COLLECTION OU EN DÉPOT

— ROCHE (M.). — 1963 — *Hydrologie de surface.* 18 × 27, 432 p. (1) . . . . . 75 F

VIII. CARTES THÉMATIQUES

Cartes imprimées en couleurs ou en noir, avec ou sans notice, à petites, moyennes et grandes échelles, concernant :

— l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'ouest, l'Afrique centrale et équatoriale, Madagascar, la Nouvelle-Calédonie, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Guyane française...

dans l'une ou plusieurs des matières suivantes :

— Géophysique. — Géologie. — Hydrologie. — Pédologie et utilisation des terres. — Botanique. — Entomologie médicale. — Sciences humaines.

---

(1) En vente chez Gauthier-Villars, 55, quai des Grands-Augustins, Paris VIe.
(2) En vente chez Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris VIe.
(3) Ce volume ne peut être obtenu que par des organismes scientifiques ou des chercheurs contre paiement des frais d'expédition.
(4) En vente chez Berger-Levrault, 5, rue Auguste-Comte, Paris VIe.

O. R. S. T. O. M.

Direction Générale :
24, rue Bayard, PARIS-8e

Service Central de Documentation :
70-74, route d'Aulnay, 93 - BONDY

O. R. S. T. O. M. Éditeur — Dépôt légal : 4e trimestre 1968