

ISSN 18118-6998



Bibliothèque Nationale du Congo

LES CAHIERS DE L'IGRAC

____**Numéro 16, Vol. 1, juin 2019**____



**Publication annuelle de l'Interdisciplinaire Groupe de
Recherche sur l'Afrique Contemporaine (IGRAC)**

Les opinions exprimées dans les différents articles sont celles de leurs auteurs et nullement des *Cahiers de l'IGRAC*.

LES CAHIERS DE L'IGRAC

____Numéro 16, Vol. 1, juin 2019____



**Publication annuelle de l'Interdisciplinaire Groupe de
Recherche sur l'Afrique Contemporaine (IGRAC)**

**PUBLICATION ANNUELLE DE L'INTERDISCIPLINAIRE GROUPE DE
RECHERCHE SUR L'AFRIQUE CONTEMPORAINE (IGRAC)**

Directeur de publication
Joachim Emmanuel GOMA-THETHET

Rédacteur en chef
Patrice MOUNDZA

Comité de rédaction

Joachim Emmanuel Goma-Thethet, Patrice Moundza, Jean-Félix Yekoka,
Joseph Zidi, Marcel Ipari, Etanislav Ngodi, Laurent Gakama, Dieudonné
Moukouamou Mouendou.

Comité scientifique

Florence Bernault, Professeur (Université Paris VII), André Patient Bokiba,
Professeur (Université Marien Ngouabi), Odile Goerg, Professeur (Université
Paris VII), Bruno Lapika Dimonfu, Professeur ordinaire
(UNIKIN /CERDAS), Kasongo Lumumba-Tukumbi, Professeur (Cornell
University), Bonaventure Maurice Mengho, Professeur (Université Marien
Ngouabi), Abraham Constant Ndinga Mbo, Professeur (Université Marien
Ngouabi), Dominique Ngoïe-Ngalla, Professeur (Université Marien
Ngouabi), Scholastique Dianzinga, Professeur (Université Marien Ngouabi),
Charles Zacharie Bowao Professeur (Université Marien Ngouabi), Virginie
Waniaka Bonguen Oyongmen, Maître de conférences (Université de Yaoundé
I), Emmanuel Banywesize Mukambilwa, Professeur ordinaire (Université de
Lubumbashi), Bamba Mamadou, Maître de conférences (Université Alasane
Ouattara, Bouaké), Hugues Mouckaga, Professeur (Université Omar Bongo
de Libreville), Jean François Owaye, Professeur (Université Omar Bongo de
Libreville), Marcel Nguimbi, Professeur (Université Marien Ngouabi),
Auguste Nsonssissa, Maître de conférences (Université Marien Ngouabi).

Adresse

Interdisciplinaire Groupe de Recherche sur l'Afrique Contemporaine
IGRAC

B P : 2 642

FLASH/UMNG, Brazzaville (République du Congo)

E-mail : igrac.congo2018@gmail.com

Tél. : + 242 05 526 70 40 / 05 532 30 91 / 05 551 89 42

S O M M A I R E

Volume 1

Éditorial	11
Articles	
<i>Histoire, Sciences politiques, Relations internationales et diplomatie</i>	
Izis Arméline NGANTSIO, L'alimentation traditionnelle des Ngangwel, peuple téké de la République du Congo de 1960 à 1990	15
Brunel B. M. MAKAYA et J. E. GOMA-THETHET, Trajectoire biographique d'un leader politique congolais : Jean Félix-Tchicaya (1903-1961)	35
Serge Rufin KAYA BILALA, La civilisation matérielle de la communauté beembe du Congo des origines à nos jours	53
Lucien NIANGUI GOMA, Le rôle des prêtres catholiques dans le développement des relations politiques et économiques entre le Portugal et le royaume Kongo (XV^e-XVII^e siècles)	83
Aristide F. MASSOUÉMA et J. E. GOMA-THETHET, Impact de l'éducation chrétienne sur les rites et croyances des Lumbu du Congo (1913-1965)	97
Roland Christian MBINDA-NZAOU, Analyse des rapports politiques du royaume du Lwangu avec le Diangala (XVII^e-XIX^e siècles)	115
Jean Félix YEKOKA, Le statut de la femme kongo saisi à travers le contrat juridique de mariage (XVII^e-XIX^e siècles)	143
N'guessan Bernard KOUAMÉ, Le processus d'industrialisation de Bouaké et ses conséquences de 1921 à 1980	165
Clotaire MESSI ME NANG, Les dynamiques historiques de la musique rap au Gabon (1990-2016)	187

Henri YENZAPA, Abraham Constant NDINGA MBO et Joachim E. GOMA-THETHET, **Les turbulences démographiques en Oubangui-Chari : cas du Bas-Mbomou de 1891 à 1960** 219

Vigny Felande MALÉLA Miantama et Joachim E. GOMA-THETHET, **L'application de la Loi n° 5-2011 « portant promotion et protection des peuples autochtones du Congo » chez les Bongo de Sibiti de 2011-2014** 245

Brahima OUATTARA, **Les festivités du 14 juillet et leurs implications dans la société coloniale et postcoloniale ivoirienne : cas de Bouaké 1914-1964** 267

Didié KOUAKOU KOUADIO, **Les Français et la structure du pouvoir politique Ngban de 1893 à 1950** 289

Esther O. KOUALOU et S. DIANZINGA, **Partir aux colonies : cas du voyage de la France au Congo de 1880 à 1939** 315

Marcel IPARI, **Sur les pas du Père Émile Zimmermann : histoire de l'implantation des premières missions catholiques dans le sud-ouest du Congo de 1897 à 1930** 337

Apollinaire SÉLÉZILO, **Enjeux de l'ethnolinguistique synchronique et de l'ethnicité en République centrafricaine** 357

Mohamed ABDOU, **L'État africain face au développement paradoxal : le paradigme de la « double contingence » comme nouvelle voie de recherche** 389

N'dri Laurent KOUAKOU, **La diplomatie sud-coréenne à l'ère de la ruée vers l'Afrique (1961-2016)** 409

Fabrice NFOULÉ MBA, **Le processus de transposition et de différenciation des normes administratives coloniales en Afrique noire francophone (1959-1977)** 435

Joseph ITOUA, **La dimension spirituelle du pouvoir dans le royaume Kongo** 461

Partir aux colonies : cas du voyage de la France au Congo de 1880 à 1939

Esther Ornella KOUALOU* et Scholastique DIANZINGA**

Résumé

Cet article aborde les conditions de voyage de la France vers le Congo, du début de la colonisation française aux années 1930. L'intérêt de cette réflexion est de comprendre l'organisation des déplacements vers la colonie et les réalités auxquelles étaient confrontées les personnes qui voulaient la visiter ou s'y installer. En effet, le Congo français, devenu Moyen-Congo à partir de 1903, est demeuré longtemps difficilement accessible en raison de la construction tardive du port en eau profonde de Pointe-Noire et du Chemin de fer Congo-Océan. En partant des ports du Havre, de Bordeaux ou de Marseille, il fallait passer par le Gabon ou le Congo belge, emprunter la pénible « piste des caravanes » pour atteindre Brazzaville, la capitale de la colonie. Néanmoins, le traitement convenable des passagers par les compagnies maritimes a contribué à réduire les contraintes de voyage. La fin du voyage a été l'occasion d'apprécier l'œuvre coloniale et d'amorcer une nouvelle vie dans un environnement caractérisé par tant d'aléas.

Mots clés

Moyen-Congo, Congo, France, Voyage, Colonisation, Moyens de transport.

Abstract

This article approaches the conditions of voyage from France towards Congo, of the beginning of French colonization with the years 1930. The interest of this reflexion is to try to understand the organization of displacements towards the colony and realities with which the people were confronted who wanted to visit it or to settle there. Indeed, French Congo, Means-Congo later, is remained for a long time difficult to reach because of late construction of the deep water port

* Doctorante, Laboratoire d'anthropologie et d'histoire, université Marien Ngouabi.

** Professeure titulaire d'histoire, université Marien Ngouabi, Brazzaville (Congo)

from Point-Black and of the Way of Congo-Ocean. On the basis of Havre, Bordeaux or Marseille's ports, it was necessary to pass by Gabon or Belgian Congo, to borrow painful "the track of the caravans" to reach Brazzaville, the capital of the colony. Nevertheless, the suitable treatment of the passengers by the maritime companies contributed to reduce the constraints of voyage. The end of the voyage was the occasion to appreciate colonial work and to start a new life in an environment characterized per so many risks.

Keywords

Moyen-Congo, Congo, France, Voyage, Colonization, Means of transport.

Introduction

Les premiers Européens qui foulèrent le sol du Congo au XIX^e siècle furent les explorateurs, dans le cadre de la conquête coloniale. A leur suite vinrent les militaires, les missionnaires, les commerçants et toutes les ressources humaines dont le pouvoir colonial avait besoin pour imposer son autorité et rendre effective l'occupation coloniale. Tout au long de la colonisation, le nombre de voyageurs ne cessa d'augmenter. Certains y vinrent en touristes, d'autres furent guidés par des motivations d'ordre professionnel, pour un long séjour.

Cette réflexion vise à comprendre l'organisation des moyens de transport de la France vers la colonie du Congo. Il s'agit d'analyser les conditions dans lesquelles se déroulaient les déplacements des hommes et des femmes qui ont participé à l'œuvre coloniale. Si l'occupation coloniale date de la fin du XIX^e siècle, les infrastructures clés de transport furent mises en place très tardivement. La construction du chemin de fer Congo-Océan, amorcée en 1921, ne sera achevée qu'en 1934, et celle du port de Pointe-Noire en 1942. Pendant longtemps donc, voyager à destination de Brazzaville, le chef-lieu de la colonie ainsi qu'à l'intérieur se caractérisait par des contraintes perturbant le trajet. Quelles étaient les modalités de voyage ? Quels étaient les moyens de transport ? Comment étaient organisés les voyages ? Ces interrogations suggèrent alors que le projet de partir pour le Congo était rendu possible par l'implication de l'administration coloniale. Dans la mesure où ce sont les Blancs qui

entreprenaient les voyages, ceux-ci ont servi d'instrument de domination coloniale.

Des travaux sur les migrations, le tourisme et les infrastructures de transport au Congo existent mais ils n'abordent la question du voyage que de manière marginale.¹ Certains traitent essentiellement de la vie des immigrés dans leur milieu d'accueil, d'autres portent sur la mise en place du port de Pointe-Noire, du chemin de fer et de l'impact de ces infrastructures sur la vie économique et sociale. Pour réaliser ce travail nous avons eu recours, outre les ouvrages, les thèses, les mémoires et les articles, à des archives sur les transports et la gestion du personnel européen par l'administration coloniale. Nous avons également trouvé des informations intéressantes dans les récits d'explorateurs, de missionnaires, de journalistes et de colons ayant séjourné ou vécu au Congo à l'époque coloniale. Ces différents matériaux nous ont permis de questionner la politique de l'administration dans les transports, d'apprécier les expériences d'hommes et de femmes sur les conditions de voyage.

Cette étude couvre une longue période. C'est en 1880 que l'explorateur français Pierre Savorgnan de Brazza arrive au Stanley-Pool où il fonde Brazzaville deux années plus tard. En avril 1939, le port en eau profonde de Pointe-Noire est officiellement ouvert au trafic. Cet acte a permis de raccourcir le trajet et d'améliorer les conditions de voyage.

Après avoir examiné les préalables du voyage, nous aborderons le déroulement du voyage et son aboutissement.

1. Préparatifs du voyage

Effectuer un voyage aux colonies pour un séjour touristique ou pour s'y établir reste une décision fondée sur diverses motivations. Les motifs pouvaient être personnels. Ils pouvaient aussi être dictés par

¹ On peut citer entre autres travaux : Charles Didier Gondola, 1997, *Villes miroirs : Migrations et identités urbaines à Kinshasa et Brazzaville 1930-1970*, Paris, L'Harmattan ; Phyllis Martin, 2005, *Loisirs et Société à Brazzaville pendant l'ère coloniale*, Paris, Karthala ; Pierre Vennetier, 1966, *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo Brazzaville*, Paris, ORSTOM ; Joseph Gamandzori, 1987, *Chemin de fer et travail au Congo (1921-1953)*, thèse de doctorat d'histoire, Université Paris VII ; Maria Lancerotto, 2012, *Voyageurs en Afrique Equatoriale Française. La cendrillon de l'Empire (1919-1939)*, Paris, L'Harmattan.

des nécessités de service ou pour faire fortune. Les formalités de voyage étaient une étape soumise à des exigences administratives, financières et de préparation individuelle, eu égard aux ambitions nourries. Cependant, elles se révèlent décisives pour le départ. Il fallait disposer des informations sur le pays, les coûts des transports, les possibilités d'y vivre et des documents de voyage.

1.1. Les motivations

À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, le colonialisme en tant que doctrine politique et la colonisation deviennent des axes majeurs de la politique extérieure des Etats européens. Dans ce contexte, l'Afrique qui jusque-là n'avait été que marginalement occupée, devient un enjeu au centre des rivalités européennes :

L'Europe est malade et diminuée ; elle ne pourra reprendre la santé et la suprématie qu'en achevant son œuvre africaine. (...). Le continent noir reste dans son rôle de débouché. C'est le déversoir de la production industrielle de l'Europe. C'est en Europe même qu'il sauvera les ouvriers du chômage et les budgets de la faillite².

La plupart des grandes puissances se lancèrent alors dans des expéditions coloniales, en s'efforçant d'étendre leur prépondérance économique et culturelle dans les territoires conquis. L'essor des industries européennes nécessitait non seulement le contrôle de nouveaux marchés, mais aussi celui des sources d'approvisionnement en produits tropicaux et miniers.

Les missions d'exploration et de pacification pour la conquête et l'occupation coloniales furent suivies de l'implantation des missionnaires chrétiens en vue d'évangéliser les populations locales. S'agissant précisément de la colonie du Congo français qui devint, en 1903 le Moyen-Congo, durant l'époque coloniale, on assista à l'arrivée de ressortissants de la métropole, d'autres Européens et même des personnes en provenance d'ailleurs pour un court ou long

² « Colonat Européen », *Bulletin du Comité de l'Afrique Française*, Archives nationales, Brazzaville, GG 563.

séjour. Ils avaient effectué un long voyage pour rejoindre un poste de travail, réaliser des activités économiques ou pour visiter le pays.

C'est en septembre 1880 que Pierre Savorgnan de Brazza et ses compagnons, après un long trajet qui l'emmène d'abord au Gabon, atteint le fleuve Congo et arrivent à Mbé dans l'actuel département des Plateaux, lors de sa deuxième mission d'exploration. Le 10 de ce mois, il y signa un « traité » par lequel le souverain local, l'onkoo Iloo, était censé convenir de placer son royaume sous la protection de la France mais en réalité devait ouvrir la voie à l'occupation coloniale de l'Afrique centrale. Brazza en prit possession au cours de sa troisième mission (1883-1885) et procéda à cet effet à l'implantation de postes coloniaux dont Brazzaville qui assura plus tard les fonctions de chef-lieu du Moyen-Congo et de capitale de l'Afrique Equatoriale Française (AEF) (S. Dianzinga, 2012, p. 142). La mission Congo-Nil, une expédition militaire, conduite par le capitaine Jean-Baptiste Marchand (1896-1899), en partance pour Fachoda au Soudan s'inscrit dans le contexte des rivalités coloniales. Dans l'optique de devancer l'Angleterre sur le haut Nil, elle partit de Loango sur la côte congolaise pour atteindre Brazzaville puis poursuivit son voyage à l'intérieur de l'Afrique centrale (en créant au passage des postes) jusqu'au Nil. Parmi les membres de la mission, on compte des officiers dont les capitaines Germain, Baratier, Mangin, un médecin, docteur Jules Emily, un peintre, Charles Castellani. Les missions d'études hydrographiques, missions d'études du chemin de fer, de la maladie du sommeil sont à la base des déplacements d'ingénieurs, de techniciens, de médecins vers la colonie³. Dans l'ensemble, les missions d'exploration et d'études ont favorisé la pénétration de l'hinterland et sa mise en valeur. H. Pobeguine, estime leur nombre à environ 90, entre 1875 et 1920 (J. Clémens, 2004, p. 103).

L'évangélisation amena au Congo d'abord des prêtres de la congrégation du Saint Esprit qui se sont installés à Loango, sur la côte atlantique, en 1883. Dans l'optique de pénétrer l'intérieur de la colonie et d'occuper plus effectivement le terrain, le Vicaire

³ À titre d'exemple, la mission de l'ingénieur Léon Jacob 1887-1888 pour étudier le tracé du chemin de fer Brazzaville-Océan ; la mission Bel de recherche minière 1906-1907 ; la mission hydrographique H. Roussilhe Congo-Oubangui-Sangha 1911-1912, la mission d'études de la maladie du sommeil au Congo français 1906-1908 de Martin, Lebœuf et Roubaud.

apostolique du Congo français, Monseigneur Hyppolite Carrie, dut aller chercher en France des religieuses, les Sœurs de Saint Joseph de Cluny, pour s'occuper de l'éducation des femmes et des filles. C'est ce que fit également, Monseigneur Prosper Augouard en 1892 pour ouvrir, à Brazzaville, la première communauté de religieuses, « Javouhey » avec des sœurs de la même congrégation. En 1910, ce sont six religieuses de la congrégation des Franciscaines Missionnaires de Marie, destinées à la mission Saint François Xavier de Boundji située à 600 km de Brazzaville, qu'il accueillit.

À travers la conquête coloniale, la France cherchait à affirmer sa force, sa supériorité et la vitalité de sa race comme le montre le Gouverneur Général Merlin lorsqu'il écrit : « Nous sommes allés en vertu du droit qu'a une race civilisée d'occuper les territoires qui sont laissés en jachère par la barbarie » (R. Goutalier, 1993, p. 105). Les missions chrétiennes se sont impliquées dans l'œuvre civilisatrice souvent dans un esprit de sacrifice et avec abnégation. Catholiques, protestants, salutistes, essaimèrent progressivement dans tout le pays au début du XX^e siècle, rivalisant de moyens d'action pour mettre en pratique l'appel de Jésus : « aller partout dans le monde, et prêcher la bonne nouvelle à toute la création »⁴. Ainsi, les missionnaires étaient les premiers à s'investir dans l'éducation et la santé des indigènes dans les régions les plus reculées.

Les opportunités d'activités ont attiré les Européens sur la côte congolaise depuis le XVI^e siècle, dans le cadre du premier contact Europe-Afrique dominé par la traite négrière un siècle plus tard. Les maisons de commerce de l'époque tenues par des Portugais, des Hollandais, des Anglais, des Danois, des Allemands et des Français, réalisaient encore des affaires fructueuses au XIX^e siècle. L'implantation des compagnies concessionnaires à qui l'Etat colonial français avait confié la mise en valeur du territoire par les décrets et cahiers de charges promulgués de février à mars 1899 constitue une étape importante dans l'exploitation économique. Les affaires et les emplois qu'elle génère ont suscité des migrations de longue durée vers le Congo. Sur de vastes territoires concédés pour 30 ans, les concessionnaires jouissaient du droit d'exploitation agricole, forestière et industrielle. Mais sur le terrain, leur principale activité était le

⁴ Evangile de Saint Marc chapitre 16, verset 15, Bible traduction de Louis Second, www.bible-en-ligne.net

commerce. Ils feront appel aux Blancs de la métropole pour des emplois sous contrat et soumettront les Noirs au travail forcé. C'est dans ces conditions que Jean de Puytorac, un colon, arriva à Brazzaville en 1920 pour travailler à la Compagnie Française du Bas-Congo (CFBC) appartenant aux frères Tréchet.⁵

Nombre de Français étaient des employés de l'administration coloniale. Ils étaient en majorité des fonctionnaires et des militaires :

Après un séjour de deux ans, ils rentraient en congé pour six mois, au bout desquels ils recevaient une autre affectation. Ils étaient ici parce qu'ils y gagnaient mieux leur vie qu'en faisant le même travail en France, et n'avaient pour la plupart aucun intérêt particulier pour le pays : ils pensaient à la maison qu'ils se feraient construire, et nous disions entre nous qu'ils avaient « la maladie de la pierre » (J. de Puytorac, 1995, p. 311-312).

Si tout au début de la colonisation, ils venaient seuls, par la suite leurs familles les avaient rejoints dans leurs lieux d'affectation. En 1913, il y avait à Brazzaville, 67 femmes et 21 enfants. On justifiait leur arrivée tardive par la rigueur du climat, l'insalubrité du pays et leur faible capacité à résister aux maladies tropicales.

L'idée de partir à la découverte d'un monde inconnu ou simplement la curiosité des hommes assoiffés de connaissances a également influencé la décision de voyager des journalistes, des reporters et des touristes. André Gide s'est rendu en Afrique Equatoriale Française dans le cadre d'un « voyage de plaisir » sur invitation d'un administrateur colonial, Marcel de Coppet, mais avec la mission prescrite par le ministre des colonies « d'étudier particulièrement les quatre régions d'A.E.F. au point de vue de la race qui les habite (religion, coutumes, travail, santé), des ressources économiques et des améliorations souhaitables pour leur mise en valeur » (M. Lancerotto, 2012, p. 257). Le journaliste Albert Londres, quant à lui, mena en 1928, après un séjour au Sénégal, une enquête au Moyen-Congo sur l'esclavage et sur l'exploitation de la main-d'œuvre indigène dans la construction du chemin de fer Congo-Océan (M.

⁵ Ce jeune Français arriva au Congo après la démobilisation au lendemain de la Première Guerre mondiale. Après avoir occupé son poste à la compagnie à la CFBC, il s'installe comme colon dans le nord du Congo, puis dans le sud et vécut dans ce pays pendant plus d'une quarantaine d'années.

Lancerotto, 2012, p. 262). Bien de touristes, séduits par les récits d'explorateurs qui vantaient la beauté des paysages et les curiosités culturelles, ont décidé d'aller au loin. Les campagnes alarmistes sur les travaux du chemin de fer Congo-Océan, à cause du taux de mortalité très élevé parmi les travailleurs, et le travail forcé imposé par les compagnies concessionnaires, ont suscité également des déplacements vers l'AEF. C'étaient des missions d'enquête initiées par l'administration coloniale ou des voyages d'agrément de citoyens français avertis comme les journalistes Robert Poulaine et Albert Londres en 1928. Les guides touristiques cherchaient à donner de la colonie du Congo l'image d'un pays accessible sans trop de difficultés jusque dans ses coins les plus reculés et regorgeant d'atouts naturels. L'effet en a été l'augmentation du nombre de touristes au fil des ans. Cette évolution a été surtout favorisée par la mise en valeur du territoire avec la construction des routes, des hôtels et l'aménagement des sites touristiques.

De toutes les motivations, ce sont les facteurs économiques qui ont poussé le plus grand nombre d'Européens à prendre la décision de séjourner au Congo tout au long de la période coloniale. Mais, pour se mettre en route, il fallait rechercher les informations nécessaires avant de se soumettre à un certain nombre d'exigences.

1.2. Formalités

Pour gérer efficacement les déplacements et les flux migratoires vers les colonies, l'administration coloniale dut imposer des normes. C'est ainsi que la réglementation mise en place imposait aux voyageurs de fournir des renseignements et de disposer de documents de voyage. S'ajoutaient à ces exigences, pour certains immigrants, une préparation pour faciliter leur adaptation à leur nouvel environnement.

Les Français qui désiraient travailler au Congo, notamment les agents de l'administration devaient avoir un niveau d'études requis et suivre une formation afin d'être à la hauteur de leurs tâches et de représenter loyalement la métropole. Cette formation que l'État colonial imposa à tous les coloniaux en 1920⁶ était dispensée dans une

⁶ Décret du 10 juillet 1920 portant réorganisation du personnel des administrateurs des colonies, Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française du 15 mars 1921, p. 172.

école spécialisée, l'Ecole Coloniale de France (devenue plus tard Ecole Nationale de la France d'Outre-mer) fondée en 1889. Les candidats y étaient admis par voie de concours⁷. Cette école formait les cadres de l'administration coloniale (administrateurs, inspecteurs du travail et magistrats). Les études duraient 2 ou 3 ans et comprenaient : l'ethnologie, le droit coutumier, le droit colonial public et privé et les enseignements de langues des pays d'outre-mer. Outre cette formation reçue à l'Ecole coloniale, celui qui voulait s'installer dans une colonie devait compléter et approfondir ses connaissances en lisant le guide du colon. Cet ouvrage, lui donnait les armes nécessaires pour affronter les situations nouvelles :

Les uns et les autres savent, par le Guide du Colon comment on se rend aux Colonies, ce qu'il en coûte, quel est le climat de chacune, comment on doit y vivre pour s'y bien porter, comment on y acquiert la terre, par vente ou par concession, quelles cultures rémunératrices, il y faut tenter, quelles sont les conditions du travail manuel, quel est le taux des salaires, le prix des objets nécessaires à la vie matérielle, etc.⁸

Sur le Congo français, le guide donnait des informations sur la situation géographique, le climat, les productions du sol, la population, les services publics, le mouvement commercial et les communications entre la métropole et la colonie.

Les mouvements de plus en plus croissants vers les colonies, pour des raisons économiques, surtout, ont amené les autorités à mettre en place une politique de contrôle de ces flux. Par conséquent, conformément au décret du 24 juillet 1929 portant réglementation de

⁷ Après plusieurs réformes, en 1926, la direction de cette école fut confiée à un jeune professeur, spécialiste des questions scolaires, Georges Hardy. En universitaire chevronné, ce dernier mit en place des classes préparatoires à l'Ecole coloniale dans les lycées Louis-le-Grand, Chaptal et Henri IV à Paris en septembre 1927. L'exemple fut suivi dans les établissements de province les années suivantes. En 1934, L'Ecole coloniale est transformée en Ecole nationale de la France d'outre-mer (ENFOM) ENDERS. Cf. Armelle, 1993, « Ecole nationale de la France et la formation des administrateurs coloniaux », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, <https://www.Persée.fr> consulté le 3 mars 2019.

⁸ *Guide du Colon et du voyageur dans les colonies françaises d'après les documents les plus officiels et les plus récents* (s. d), p. 6, Gallica, Bibliothèque Numérique, consulté le 10 avril 2017.

l'admission des voyageurs français et étrangers en Afrique Equatoriale Française⁹, le voyageur, s'il était Français, devait se munir d'une carte d'identité avec photographie donnant tous les renseignements sur son état civil, un extrait de casier judiciaire datant de moins de trois mois. Dans le cas où il s'agissait d'un étranger, les pièces suivantes lui étaient exigées :

- un passeport en cours de validité ou une pièce officielle avec photographie donnant tous les renseignements sur son état civil;
- un extrait de casier judiciaire datant de moins de trois mois ;
- un certificat médical récent délivré par un médecin accrédité par l'administration du pays d'origine attestant que l'intéressé n'est atteint d'aucune maladie contagieuse¹⁰.

Que l'on fût de nationalité française ou étrangère, il fallait présenter un cautionnement, une somme versée au Trésor ou dans une banque du point de débarquement, en garantie d'un rapatriement éventuel dont le taux est fixé par le Gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française (AEF) ainsi que les conditions de remboursement à la sortie du pays. Les frais de rapatriement des agents de l'administration et de leurs familles étaient à la charge de la colonie selon les dispositions de l'article 35 du décret du 3 juillet 1897 portant organisation des passages du personnel colonial¹¹. L'entrée était subordonnée également à la justification des moyens d'existence suffisants ou d'un contrat de travail. N'étaient donc autorisés à embarquer et à débarquer que les passagers en règle. Néanmoins, les autorités coloniales de l'AEF et du Moyen-Congo pouvaient dispenser des voyageurs comme les personnes voyageant sur réquisition ou les étrangers en mission officielle de produire certaines pièces et d'accomplir certaines formalités¹².

Etre en règle pour le voyageur, c'est aussi faire une réservation et disposer d'un billet. C'est auprès des agences des différentes compagnies maritimes et des agences de voyage que l'on pouvait

⁹ Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française, 1^{er} décembre 1929, p. 1219.

¹⁰ On redoutait la propagation de maladies contagieuses qui sévissaient déjà en Afrique Equatoriale Française, particulièrement la trypanosomiasse humaine, le choléra et la variole.

¹¹ Correspondance de la direction du personnel. Emigration, immigration, rapatriement, Archives nationales, Brazzaville, GG 236, sous-chemise 3 : rapatriement (1943-1949).

¹² Décret du 24 juillet 1929, op. cit.

avoir des informations sur les prix des passages. Ces prix étaient fixés en fonction de l'itinéraire et, surtout, du confort des moyens de transport. Les paquebots comptaient généralement trois classes et l'entrepont ; on y trouvait en outre des espaces de luxe constitués de cabines, d'appartements pour lesquels il fallait payer un supplément¹³. En 1928, les prix des passages pour se rendre de Bordeaux à Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Banane, Boma, Matadi (taxes et impôts non compris) se présentaient comme suit : 1^{ère} classe, 5895 frs ; 2^e classe, 5175 frs ; 3^e classe, 2600 frs ; Entrepont, 1300 frs¹⁴. Le tarif le plus bas est celui de l'entrepont, l'espace le moins confortable¹⁵. Par ailleurs, l'écart entre les tarifs de la 2^e classe et de la 3^e classe est plus élevé que celui des prix de la 1^{ère} et la 2^e classe. Les enfants, au-dessous d'un an, un seul était transporté gratuitement, pour les autres on payait un quart de place. Des réductions étaient proposées aux passagers voyageant en groupe. Pour la détente, les chaises de pont pouvaient être louées à bord des paquebots de la compagnie. Le prix de la location s'élevait à 25 francs chacune¹⁶. Au moment de l'achat du billet, les passagers devaient faire assurer leurs bagages contre les risques de navigation. En ce qui concerne la franchise de bagages, pour la 1^{ère} et la 2^e classe, chaque passager avait droit à 200 kilos ne dépassant pas 750 dm³, pour la 3^e classe, 100 kilos ne dépassant pas 300 dm³ et pour l'entrepont, 30 kilos ne dépassant pas 100 dm³¹⁷.

Les frais de passage des fonctionnaires, de leurs épouses et leurs enfants étaient pris en charge par l'administration et ceux des employés des sociétés privées, par leurs employeurs. Les militaires bénéficiaient de tarifs réduits pour services rendus à la nation. C'est ainsi qu'au lendemain de la Première Guerre mondiale, en application de l'article 2 de la loi du 14 février 1920 disposant d'une réduction du

¹³ Transports 1926-1959. Sous-chemise 4 : Lignes de parcours (1927-1930). Services de chargeurs sur les différentes lignes de la côte occidentale d'Afrique, Archives nationales, Brazzaville, GG 516.

¹⁴ Supra. Ce sont les prix des passages sur les paquebots de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

¹⁵ L'entrepont n'est qu'un intervalle séparant deux ponts dans un navire mais il a été aménagé de telle sorte que les voyageurs y soient quelque peu commodément installés.

¹⁶ Supra.

¹⁷ Supra.

prix de transport au bénéfice des mutilés et réformés de guerre¹⁸ et de la circulaire ministérielle de 7 avril 1920, en AEF, la Compagnie des Chargeurs Réunis et la Compagnie des Messageries fluviales du Congo devaient accorder « une réduction de 50% sur le prix net des passages, aux aveugles de guerre et aux mutilés ayant au moins 50% d'invalidité, ainsi qu'aux personnes accompagnant des mutilés ayant une invalidité de 100% »¹⁹. Ces facilités n'étaient valables que pour la 2^e classe, la 2^e classe intermédiaire, la 3^e classe et l'entrepont.

2. Déroulement du voyage

Du départ à l'arrivée, le voyageur s'est souvent retrouvé face à des réalités qu'il n'avait pas imaginées. Les itinéraires de voyage mettent en exergue les difficultés d'ordre géographique qui ont, cependant, permis de découvrir divers paysages de l'Afrique de l'Ouest et centrale. L'aspect qui attire singulièrement l'attention est la pénibilité des itinéraires et les conditions pour accéder à Brazzaville. L'aménagement des espaces occupés par les voyageurs dans les paquebots traduit l'évolution des réalités socioculturelles de la métropole.

2.1. Itinéraires de voyage

La mer était la voie la plus commune et la plus naturelle pour se rendre au Congo avant l'ouverture de la voie aérienne. En 1889, deux lignes la desservaient :

- la ligne du Havre : départ les 5 janvier, mars, mai, juillet, septembre, novembre. La durée du voyage était de 36 à 40 jours. À l'aller, les escales : Cherbourg, Bordeaux, Ténériffe, Dakar, Conakry, Cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Loango (Congo français). Au retour, les escales : Libreville, Cotonou, Grand-Bassam, Cap Palmas, Conakry, Dakar, Ténériffe, Dunkerque et le Havre ;

¹⁸ Réductions de tarifs de transport accordées aux mutilés et réformés de guerre en AEF, Journal Officiel de l'Afrique Equatoriale Française, 1^{er} novembre 1921, p. 555.

¹⁹ Réductions de tarifs de transport, *Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française* du 1^{er} novembre 1921, p. 555.

- ligne de Marseille : départ les 10 février, avril, juin, août, octobre, décembre. La durée du voyage était de 34 à 38 jours. À l'aller, les escales : Oran, Dakar, Conakry, Sierra-Leone, Cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Benito, Libreville, Loango (Congo français). Au retour, les escales : Libreville, Benito, Cotonou, Grand-Bassam, Cap Palmas, Conakry, Dakar, Marseille²⁰.

La durée du voyage a été progressivement réduite grâce aux améliorations apportées par les nouvelles techniques de construction des moyens de navigation. Les membres de la mission Marchand, Largeau et les sergents Dat et Bernard, qui avaient quitté Marseille le 24 avril 1896 débarquèrent à Loango 27 jours après, le 20 mai²¹. Le Père Adolphe Jeanjean, parti de Bordeaux, le 25 septembre 1907, arriva à Brazzaville le 18 octobre, mais n'atteignit sa destination finale, Boundji, dans le nord du Congo, que le 7 décembre. Ce long temps de voyage se décompose comme suit : « 24 jours en mer, 2 jours en train puis un bon mois à Brazzaville en attendant que le Léon XIII, le bateau de Monseigneur, soit en état de reprendre le fleuve ; enfin, 12 jours de remontée à travers le Congo et son affluent, l'Alima » (M. Legrain, 1994, p. 33). C'est le trajet que fit également le *Cholon*, le steamer, qui emmena les religieuses Franciscaines Missionnaires de Marie dans la même localité en 1910. Il s'arrêta à Dakar, la première escale, puis à Conakry, Cotonou, Libreville²², Banana, Boma et Matadi. Une fois débarquées à Matadi, port du Congo belge, elles devaient poursuivre leur voyage par train jusqu'à Léopoldville où le bateau *Pie X* les attendaient pour rejoindre Brazzaville après une traversée de 20 minutes (O. Langavant, s. d., p. 84-87).

L'accès à Brazzaville était tributaire du port de Matadi puisque au-delà de ce point, le fleuve Congo cesse d'être navigable. Débarquer à Matadi, au Congo belge, avait l'avantage d'offrir un trajet plus commode. Par conséquent, le port de Loango a vu son trafic diminuer depuis la mise en service de la voie ferrée belge Matadi-Léopoldville à partir de 1898 et aussi au profit de Pointe-Noire qui, au XIX^e siècle,

²⁰ *Guide du Colon et du voyageur dans les colonies françaises, op.cit.* p. 82).

²¹ Marc Michel, *La mission Marchand 1895-1899*, Mouton et Cie, Paris-La Haye, p. 82.

²² À partir du port de Libreville, les voyageurs avaient été transférés dans un petit vapeur, le *Gabon*, en raison d'une panne détectée dans le *Cholet*.

était déjà un point de relâche des paquebots. En 1928, le port de Pointe-Noire est doté d'un wharf en béton armé, d'un phare et des docks. Il a pris de l'importance avec le projet de construction du port en eau profonde, surtout le développement de la ville. Des paquebots y accostent régulièrement, comme le montre le tableau ci-après.

Tableau : horaires des paquebots de la Côte Occidentale de la Compagnie des Chargeurs Réunis en 1928.

VOYAGE D'ALLER							
Paquebots	Bordeaux	Dakar	Squellaba (Douala)	Libreville	Port- Gentil	Pointe- Noire	Matadi
Tchad	18 août	26 août	5 sept.	6 sept.	7 sept.	9 sept.	10 sept.
Europe	18 sept.	26 sept.	6 oct.	7 oct.	8 oct.	9 oct.	10 oct.
Asie	15 oct.	23 oct.	2 nov.	3 nov.	4 nov.	5 nov.	6 nov.
Tchad	5 nov.	13 nov.	23 nov.	24 nov.	25 nov.	26 nov.	27 nov.
Europe	26 nov.	4 déc.	14 déc.	15 déc.	16 déc.	17 déc.	18 déc.
Asie	17 déc.	25 déc.	4 janvier	5 janvier	6 janvier	7 janvier	8 janvier

Source : Transports 1926-1959. Sous-chemise 4 : Lignes de parcours (1927-1930), Archives nationale, Brazzaville, GG 516.

De Loango à Brazzaville, par la voie terrestre, « la piste des caravanes »²³, le voyage était très éprouvant à la fin du XIX^e siècle. Il fallait recruter des porteurs qui, à pied, assuraient le transport des Blancs en hamac, *tipoye*, et des bagages sur leurs têtes. La traversée de la forêt du Mayombe a laissé des souvenirs amers chez Moïse Landeroïn qui en fit l'expérience en 1896 :

Les moustiques m'ont fait passer une mauvaise nuit, une autre fois je mettrai ma moustiquaire. Les ampoules que j'ai aux pieds me font souffrir et je marche difficilement (M. Landeroïn, 1996, p. 22).

Il ajoute plus loin :

Dans le Mayombe, le sol change : terrains argileux et d'alluvions [...] : on est toujours dans l'épaisse forêt sombre et humide [...]. De hautes montagnes à gravir : le fougou, long rapide, le kaba, plus rapide mais plus court- enfin, l'interminable suite de pentes raides et longues. Sentiers étroits et glissants, quelquefois remplis de cailloux et tracés dans le lit d'un petit torrent ou ruisseau (Supra, p. 22-23).

Le port de Matadi perdit l'hégémonie à partir de l'ouverture de la voie ferrée du Moyen-Congo, le chemin de fer Congo-Océan (CFCO), en 1934 et du port en eau profonde de Pointe-Noire dont la construction démarrée cette même année fut achevée en 1944. Toutefois, le 1^{er} avril 1939, ce port était officiellement ouvert au trafic avec la mise en service du poste 1. Dès le lendemain, 2 avril, le paquebot « Foucauld » de la Compagnie des Chargeurs réunis y accostait (G. Houlet, 1958, p. 87).

Dès le début de 1930, les voyageurs pouvaient effectuer le trajet Pointe-Noire- Brazzaville par une route carrossable. Un an auparavant, elle était difficilement praticable, comme le montre les péripéties que rapporte Madeleine Poulaine : « Mis à part les soixante kilomètres précédent Mindouli, la route n'est qu'une piste où, après

²³ Cette voie utilisée avant le XIX^e siècle pour les échanges commerciaux est restée en service jusque vers 1930. Le trajet a été rendu insupportable avec les réquisitions des porteurs lors des expéditions militaires.

avoir eu, pour deux fois, l'occasion de prouver que nous avions des biceps en désensablant la voiture [...]. » (M. Lancerotto, 2009, p. 42).

Les souffrances du voyageur étaient apaisées par le recours au train sur un tronçon de l'itinéraire. Même si le Chemin de Fer Congo-Océan ne fut ouvert que le 1^{er} juin 1934, il était possible de prendre le train²⁴ qui assurait le transport du cuivre de Mindouli à Brazzaville, en empruntant la voie ferrée construite de 1906-1908 par la Compagnie minière du Congo français (CMCF). Les conditions de voyage de Pointe-Noire à Brazzaville ne s'améliorèrent véritablement qu'avec la circulation, les jours où un paquebot accostait au port, d'un train-paquebot avec couchettes (G. Houlet, 1958, p. 72).

2.2. *Traitement des passagers et aboutissement du voyage*

Les compagnies maritimes disposaient de paquebots bien équipés pour compenser les désagréments occasionnés par les longs trajets. Décrivant l'*Orénoque* qui l'emmène, la première fois en Afrique, à Libreville précisément, en décembre 1877, le Père Augouard relève :

C'est un magnifique navire de 125 mètres de longueur sur 14 de largeur. Il a 8 mètres dans l'eau et au moins 10 en dehors. [...] C'est une vraie ville flottante et tout est installé d'une manière admirable. [...] Les lits sont installés comme les rayons d'une bibliothèque, et chacun se met dans son casier, non sans perdre l'équilibre quelque fois (P. Augouard. s. d. p. 3).

Dans les années 1920, deux compagnies maritimes françaises assuraient régulièrement la ligne France-Congo : la Compagnie des Chargeurs Réunis et la compagnie Fraissinet & Cyprien-Fabre. La compagnie des Chargeurs Réunis utilisait les paquebots *Amérique*, *Asie*, *Brazza*, *Tchad* et *Europe*. Maurice Rondet-Saint qui voyage en touriste avec son épouse en 1929 apprécie le confort du *Brazza* avec autant d'admiration que le Père Augouard, 52 ans plus tôt :

Notre paquebot est un navire tout à fait moderne, et admirablement approprié à sa navigation. Salles à manger et salons spacieux ; fumoirs bien aménagés ; trois ponts ; cabines

²⁴ Il s'agit d'une draine.

vastes et claires ; bains ; service correct comme dans nos palaces ; tout est au point. Je ne sais ce qui nous attend au Congo. Mais il n'est ni dur ni pénible de s'y rendre ainsi. Les chambres de chauffe sont extraordinairement fraîches, grâce à un système de ventilation admirablement compris (M. Lancerotto, 2009, p. 25).

Les paquebots étaient tenus de répondre à des critères stricts pour limiter les risques et garantir la sécurité sur le plan environnemental sanitaire. Par conséquent, les passagers devaient disposer d'un espace suffisant et d'une couchette propre pour voyager dans de bonnes conditions. Les plus fortunés occupaient des appartements, des cabines bien équipés à usage exclusif ou prévues pour deux, trois personnes. Ils avaient des hommes à leur service durant tout le voyage. Pour ces avantages, les occupants avaient dû payer un supplément même pour la 2^e classe (qui comprenait deux couchettes). Généralement, les cabines de 2^e classe comptaient plusieurs couchettes. Celle où s'installe Jean de Puytorac dans le paquebot belge *Alberville* en avait six et les noms des passagers étaient inscrits à la tête de chaque couchette (J. de Puytorac, 1992, p. 29-30).

La nourriture et l'eau ne pouvaient manquer. Les provisions de vivres étaient toujours abondantes afin que les passagers ne meurent pas de faim en cas d'un retard causé par une panne du navire, ou par les éléments de la nature comme les vents. Pour veiller à la santé des voyageurs, il fallait s'assurer que les mesures d'hygiène étaient bien respectées. Des médecins accompagnaient chaque navire. Pendant le voyage, les repas étaient servis en tenant compte du statut des passagers :

En seconde classe, la vie était simple. Les repas se passaient en famille, les commissaires du bord veillaient simplement à ce que les passagers observent un minimum de correction. En première classe, le dîner avait lieu en tenue de soirée. Il était difficile de pénétrer dans ce milieu autrement qu'à la sauvette ». C'est ce que nous fîmes (J. de Puytorac, 1992, p. 30).

La ségrégation étant l'une des particularités de la période coloniale, on la retrouvait parfois dans les différents moyens de transports. C'est ce que subirent, au Congo-belge, Jean Andrew (un magistrat français noir) et son épouse en transit à Léopoldville

lorsqu'ils furent chassés de l'espace réservé aux Blancs dans le *Congolia*, le bateau qui assurait la traversée du fleuve Congo pour Brazzaville, le 23 juillet 1927. Ainsi, ils furent obligés de trouver une place sur le pont inférieur réservés aux indigènes. La veille, après le débarquement de l'*Asie* en provenance de Bordeaux, ils n'ont pu trouver une chambre dans l'hôtel ABC à Thysville, à cause de la couleur de leur peau, et ont, de ce fait, passé la nuit chez les missionnaires²⁵.

La fin du voyage était conditionnée à la présentation d'un bulletin individuel de débarquement rempli par tous les passagers de plus de quinze ans. Pour l'installation dans la colonie pendant un long séjour, il fallait obtenir une carte de séjour auprès de l'administration. Ce document portait les informations suivantes : la date et le point d'arrivée, l'adresse du domicile dans la colonie, le motif du voyage, la durée présumée du séjour, le numéro et le montant du cautionnement versé ainsi que le lieu de versement. Lorsque la carte de séjour n'était pas renouvelée après l'expiration de sa validité, le détenteur devait regagner son territoire d'origine sous peine d'expulsion sous le motif de « troubles de l'ordre public » (R. Didzambou, 1995, p. 132).

Le voyage a été l'occasion de découvrir des paysages, des réalités culturelles exotiques et d'apprécier l'œuvre coloniale. Le fleuve Congo est une découverte qui suscitait une vive admiration. Pour l'explorateur Pierre Savorgnan de Brazza, c'était un point de repère important dans son itinéraire, et l'avoir atteint le 10 août 1880 constituait un fait marquant de sa mission :

Le Congo, le mystérieux fleuve, venant du Nord-Est, où il apparaissait comme l'horizon d'une mer, coulait majestueusement à nos pieds, sans que le sommeil de la nature fût troublé par le bruit de son tranquille courant. C'était là un de ces spectacles qui imposent au voyageur un silence religieux (R. Arnaut, 1989, p. 247).

Après le fleuve Ogooué, il put s'arrêter à Mbé et quelques jours après poursuivit sa mission par le Congo jusqu'à Brazzaville.

²⁵ Lettre de Jean Andrew, Substitut p. i. du procureur général et procureur de la République p. i. auprès du tribunal de 1^{ère} instance de Brazzaville, du 8 août 1927 adressée au gouverneur général de l'AEF citée par Charles Didier Gondola, 2013, *Villes miroirs*, Paris, L'Harmattan, p. 425.

Brazzaville, destination finale pour beaucoup de voyageurs, livre encore des déceptions dans les années 1920-1930. On retient souvent « le désordre pittoresque » qui caractérise cette ville conçue sans plan d'aménagement : « C'est un éparpillement de cases, au hasard d'une plaine et d'un plateau, un jeu de puzzle à travers lequel sept ou huit cent fonctionnaires se font des politesses et des crocs-en-jambe », note Marcel Sauvage (M. Lancerotto, 2009, p. 45). Jean de Puytorac, s'est vu affecter un espace dans le logement collectif de la CFBC : « un long bâtiment au toit bas ; une véranda de trois mètres de largeur protégeait les portes et fenêtres... » (1992, p. 43). André Gide a pu être logé dans une « très agréable case » mise à sa disposition par le Gouverneur général intérimaire du Moyen-Congo, Matteo Alfassa (2004, p. 26). A cette époque, le manque ou l'insuffisance d'hôtels était compensé par l'offre de cases de passage, de gîtes d'étape par l'administration et des chambres en pension par des Blancs, des missionnaires le plus souvent.

Pointe-Noire était une ville en développement. Toutefois, son avenir n'était pas rassurant. Pour Albert Londres, cette « ville future devrait s'appeler Pointe-Silence. Le wharf finit dans la brousse. Des herbes vous montent jusqu'à la poitrine et l'on va cherchant un sentier qui, dit-on existe [...]. Pointe-Noire n'existe qu'en espérance » (M. Lancerotto, 2009, p. 39).

En milieu rural comme dans les villes, la présence de la mouche tsé-tsé à l'origine de la trypanosomiase humaine et les moustiques dont les piqûres provoquaient la malaria a soumis les nouveaux arrivants à de dures épreuves sanitaires. C'est ainsi que survenaient parfois de véritables hécatombes suite aux nombreux décès. A Loango, en 1897, sur les sept religieuses qui y vivaient, cinq avaient de sérieux problèmes de santé. Après le décès de trois d'entre elles, les survivantes furent renvoyées en France en 1900.

Conclusion

Les voyages à destination du Congo ont été suscités par des motifs divers qui ont évolué au fil du temps. C'est l'étape des formalités qui conduisait à concrétiser le projet. En effet, n'était autorisé à prendre les moyens de transport et entrer au Congo que celui qui était en règle. La nécessité de passer par le Gabon ou d'emprunter la voie ferrée du

Congo-belge, au début, a constitué une contrainte affectant les itinéraires de voyage. En outre, si la voie maritime assurait régulièrement les passages à partir des ports français, ce ne fut pas le cas, pendant longtemps, de la côte congolaise jusque dans l'hinterland. La mise en service du chemin de fer Congo-Océan et du port en eau profonde de Pointe-Noire a eu donc un effet marquant : le trajet jusqu'à Brazzaville a été largement raccourci. Les conditions de voyage connurent une véritable amélioration avec la circulation des trains modernes et, surtout, le développement des transports aériens. A partir de 1948, un aéroport moderne « Maya-Maya » remplaça la piste d'atterrissage de la base militaire « Capitaine Gaulard » à Brazzaville. Mais, le billet d'avion n'était pas à la portée de tous ; seuls les voyageurs de classe sociale aisée et les hauts fonctionnaires pouvaient se le procurer et prendre des vols Air France. La construction de nombreux hôtels favorisa l'augmentation des voyages d'agrément. Ces efforts ont contribué à la promotion du tourisme resté longtemps à l'étape de balbutiement.

Sources et références bibliographiques

Sources (Archives Nationales du Congo à Brazzaville)

Carton GG516 : Transports 1926-1959.

- Sous-chemise1 : Modifications et règlements des tarifs de transports.
- Sous-chemise2 : Compagnie générale transsaharienne (CGT).
- Sous-chemise3 : Société Africaine des transports tropicaux (SATT).
- Sous-chemise4 : Lignes de parcours (1927-1930).
- Sous-chemise5 : Programme routier de l'Afrique Equatoriale Française.

Carton GG256 : Situation du personnel (1912-1959).

Carton GG563 : Eaux et forêts. Sous-chemise : Colonat Européen (article de presse). Bulletin du Comité de l'Afrique Française.

Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française, 1929

Références bibliographiques

- ARNAUT Robert, 1989, *Sur les traces de Stanley et Brazza*, Paris, Mercure de France.
- CLEMENS Jacques, 2004, *Mémoire en images Congo-Brazzaville*, Saint-Avertin, Alan Sutton.
- DIANZINGA Scholastique, 2012, « La fondation de la colonie du Congo français » in OBENGA Théophile (éd.), *Histoire générale du Congo des origines à nos jours*, tome II, Paris, L'Harmattan.
- DIDZAMBOU Rufin, 1995, *Les migrations de salariat au Gabon de 1843 à 1960 : processus et incidences*, thèse de doctorat, Université de Poitiers.
- GIDE André, 2004, *Voyage au Congo*, Paris, Folio.
- GONDOLA Charles Didier, 2013, *Villes miroirs. Migrations et identités urbaines à Kinshasa et à Brazzaville 1930-1970*, Paris, L'Harmattan.
- GOUTALIER Régine (dir), 1993, *Mémoires de la colonisation. Relations colonisateurs-colonisés*, Paris, L'Harmattan,
- HOULET Gilbert, 1958, *Les Guides Bleus Illustrés, Brazzaville-Léopoldville-Pointe-Noire*, Paris, Hachette.
- LANCEROTTO, Maria, 2009, *Voyageurs Français en Afrique Équatoriale Française. La Cendrillon de l'Empire 1919-1939*, Paris, L'Harmattan.
- LANDEROIN Moïse, 1996, *Mission Congo-Nil (Mission Marchand). Carnets de route*, Paris, L'Harmattan.
- LANGAVANT Odile, s.d., *Congo. Franciscaines Missionnaires de Marie*, inédit.
- LEGRAIN Michel, *Le Père Adolphe Jeanjean missionnaire au Congo*, Paris, Les éditions du Cerf.
- PUYTORAC (de), Jean, 1992, *Makambo. Une vie au Congo (Brazzaville-M'Bondo)*, Cadeilhan, Zulma.

Webographie

Guide du Colon et du voyageur dans les colonies françaises d'après les documents les plus officiels et les plus récents (s. d), Gallica, Bibliothèque Numérique, consulté le 10 avril 2017.

Monseigneur Augouard, *28 ans au Congo*. (s. d), Tome I, Société Française d'Imprimerie et de Librairie. Gallica, Bibliothèque Numérique, consulté le 10 avril 2017.

ENDERS, Armelle, 1993, « École nationale de la France et la formation des administrateurs coloniaux », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, [https : //www. Persée. fr](https://www.Persée.fr) consulté le 3 mars 2019.