

COMMISSION DES FINANCES

1^e Séance du vendredi 3 Juillet 1925.

(Séance commune aux deux Commissions des Finances et des Colonies)

La Séance est ouverte à 15 heures 20 minutes, sous la Présidence de M. MILLIES LACROIX, Président.

PRESENTS : MM. MILLIES LACROIX. PAUL DOUMER. LEBRUN.
BLAIGNAN. CUMINAL. BIENVENU-MARTIN.
FRANCOIS MARSAL. DAUSSET. BOUCTOT.
R.G. LEVY. CHARLES DUMONT. DEBIERRE.
FERNAND FAURE. PAUL PELISSE. PASQUET.
ROUSTAN. LEON PERRIER. G. CHASTENET.

EXCUSE : M. HENRY CHERON.

+++++

AUDITION DU MINISTRE DES COLONIES
ET DU GOUVERNEUR GENERAL DE L'AFRIQUE EQUATO-
RIALE FRANÇAISE SUR LA SITUATION DE CETTE
COLONIE.

Les Commission entendent M. A. HESSE, MINISTRE DES COLONIES, accompagné de M. ANTONETTI, GOUVERNEUR GENERAL DE L'AFRIQUE EQUATORIALE FRANÇAISE, sur la situation financière, économique et politique de cette colonie.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, je suis heureux de vous adresser les souhaits de bienvenue au nom des commissions des colonies et des finances.

Nous vous remercions de vouloir bien nous apporter l'exposé que vous avez accepté de faire devant nos collègues de la situation économique, financière, politique de l'Afrique Equatoriale française, de cette malheureuse colonie pour laquelle la métropole consent de grands sacri-

fices et pour laquelle, peut-être, vous serez appelé encore à en demander de nouveaux au Parlement.

Nous savons que vous avez mis à la tête de cette colonie un gouverneur général qui est - je puis le dire devant lui - un administrateur de premier ordre : nous avons donc, je le dis franchement, toute quiétude, étant donné l'homme qui dirige cette colonie; j'espère que notre confiance s'accroîtra lorsque nous aurons entendu l'exposé que vous voulez bien faire devant nos deux commissions.

M. ANDRE HESSE, ministre des colonies.- Je commence par m'excuser, messieurs, de n'avoir pas répondu plus tôt à la convocation qui m'avait été adressée; j'ai été très souffrant pendant une quinzaine de jours et je n'ai pu déférer qu'aujourd'hui - c'est ma première sortie - à l'invitation que M.M. les présidents de la commission des Finances et des colonies m'ont fait l'honneur de m'adresser.

J'ai l'honneur de présenter aux commissions des colonies et des finances M. Antonetti qui, après avoir administré tous les gouvernements de l'Afrique occidentale française, est actuellement gouverneur général de l'Afrique équatoriale française.

Si vous le voulez bien, Monsieur le Président, c'est à lui que je vous demanderai de donner la parole. M. Antonetti est dans la colonie depuis plus d'un an ; il y a beaucoup travaillé, je tiens à le dire devant lui ; il y a fait un voyage très intéressant, et il est à même de donner aux deux commissions des explications très complètes et très précises.

Mais auparavant, Monsieur le Président, je vous demande la permission de revenir sur un mot que vous avez prononcé.

Parlant de l'A.E.F., vous avez dit tout à l'heure "notre malheureuse colonie"; vous avez peut-être raison, mais, comme moi, je n'en doute pas, vous serez certainement heureux d'apprendre, par les explications que va vous apporter M. le Gouverneur général, que peut-être l'avenir vous donnera tort.

Certes, jusqu'à ce jour, l'A. E. F. n'a pas eu une très bonne presse: encore faut-il reconnaître qu'elle n'est pas dans les mêmes conditions que les autres colonies. Il y a sur ce grand territoire des quantités de matières premières qui en font un réservoir immense, et, en fait, le problème qui se pose en A.E.F. est uniquement un problème, une question de transports. Si nous pouvons, dans un avenir qu'on peut limiter à six ou sept années, arriver à mettre en exploitation le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire, que M.M. les membres des commissions connaissent déjà et, par là, procéder à une évacuation normale et même rapide des produits de la colonie, les espérances que nous concevons pourront se réaliser.

Mais je n'insiste pas sur ce point et je vous demande, Monsieur le Président, de vouloir bien donner la parole à M. le Gouverneur général.

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes heureux des espérances que vous nous laissez entrevoir, Monsieur le Ministre et nous ne demandons pas mieux que de nous y associer. C'est dans cet esprit que je donne la parole à M. le Gouverneur Général.

M. ANTONETTI, Gouverneur général de l'A.E.F.- Messieurs, permettez-moi tout d'abord de remercier la haute Assemblée de l'honneur qu'elle m'a fait en m'appelant devant elle : j'y vois encore davantage une preuve que vous avez

voulu donner au Congo de votre sollicitude éclairées. Je vous suis profondément reconnaissant de cette marquée attention qui sera très vivement ressentie dans la colonie, aussi bien dans la population européenne que parmi les indigènes.

Je remercie, d'autre part, la haute Assemblée d'avoir bien voulu voter les crédits qui lui étaient demandés pour le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire. Elle a accompli, ce faisant, un acte de solidarité nationale et aussi, je le crois, un acte de foi dans l'avenir et que l'avenir justifiera : de cela encore, je tiens à vous remercier au nom de la colonie comme au mien.

M. le Ministre des colonies vient de dire que l'A.E.F. avait une réputation fâcheuse, qui n'est peut-être pas tout à fait justifiée : Je crois donc nécessaire de vous donner tout d'abord quelques explications sur les raisons qui font que cette colonie est dans la situation où elle se trouve. Je m'efforcerai d'être aussi bref que possible mais je crois que quelques explications sur les origines de la situation et sur cette manière de faillite d'une possession unique dans l'oeuvre coloniale de la III^e République montreront qu'on ne doit pas, d'après le passé, désespérer de l'avenir bien que la conclusion puisse encore être éloignée.

Je me permets de faire distribuer aux membres de la commission quelques cartes à toute petite échelle : ces documents vous aideront à suivre mes explications et ils me permettront d'être aussi bref que possible.

Le point de départ du Congo ne ressemble pas à celui des autres colonies. Cette colonie est née autour d'un tapis vert, au congrès de Berlin; elle n'a pas bénéficié

d'une conquête retentissante; aucune action d'éclat ne s'attache à sa naissance; peut-être est-ce parce qu'elle ne lui a rien coûté au début que la France s'est un peu désintéressée de l'A.E.F.

Le congrès de Berlin nous a donné d'immenses territoires, avec des frontières figurant bien sur la carte, mais qui n'existaient pas en réalité et il a fallu conquérir tout le pays à l'intérieur de ces frontières. Cette oeuvre a été réalisée par la colonie, par de pauvres diables qui ont peiné et qui sont morts dans la brousse, sans que leurs noms aient été jamais connus de personne; toutes les dépenses, en hommes et en argent, ont été supportées par la colonie.

Peut-être faut-il voir là le point de départ de cette manière d'anémie dont l'A.E.F. souffre encore actuellement.

Dès 1882, on avait envisagé comme une nécessité de construire le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire : le Gouvernement d'alors y était favorable; les projets étaient arrêtés. Mais le ministère tomba : les projets furent enterrés; et pendant ce temps, les Belges nous devançaient. Pendant vingt-cinq années, on ne reparla plus de ce chemin de fer.

En 1908, M. MILLIES LACROIX, alors ministre des colonies, reprit en mains cette question du chemin de fer. De nouvelles études furent entreprises et activement poussées. Surgit la guerre de 1914 : le chemin de fer fut abandonné une seconde fois : il devait l'être pour quinze ans.

En 1922, M. Augagneur reprit les travaux, mais il fut arrêté immédiatement par le manque d'argent. La dotation

du chemin de fer avait été prévue, en 1908, pour une somme de 93 millions de francs or; pour l'exécuter en 1925, il faut compter sur une somme de 300 millions. Voilà la cause du troisième arrêt des travaux.

Or, c'est le manque de communications avec la mer qui, jusqu'à présent, a pesé si lourdement sur le sort de l'A.E.F. Jetez un regard, messieurs, sur la carte du bassin fluvial du Congo, vous verrez aisément à quoi se ramène tout le problème de ce chemin de fer.

L'A.E.F. possède un immense réseau fluvial, mais qui s'arrête à 500 kilomètres de la mer; de Brazzaville jusqu'à Boma, le Congo n'est pas navigable. Dans ces conditions, la colonie ne peut pas exporter : ne pouvant pas exporter, elle n'a pas d'argent; n'ayant pas d'argent, elle ne peut pas exporter. Ainsi se ferme le cercle vicieux dans lequel on tourne depuis cinquante années et qui vient d'être brisé par le vote du Parlement autorisant l'A.E.F. à emprunter, avec garantie de l'état les sommes qui sont nécessaires à la construction du chemin de fer.

C'est qu'en effet, le chemin de fer est pour la colonie une question de vie ou de mort. Elle ne pouvait pas continuer à végéter comme par le passé en pesant de plus en plus lourdement sur les finances de la métropole; c'est là un état de choses qui ne pouvait pas continuer indéfiniment pour des raisons d'ordre national et aussi pour des raisons d'ordre international.

Ainsi que je vous le rappelais, messieurs, la colonie de l'A.E.F. est née au congrès de Berlin. Or, quand la France a apposé sa signature au bas du traité de Versailles, elle a souscrit à un principe qui est peut-être dangereux, à savoir que les colonies constituent une espèce

de domaine international sur lequel toutes les puissances ont un droit de regard : nous avons posé ce principe lorsque nous avons expulsé l'Allemagne de ses colonies non pas en vertu du droit du plus fort, mais pour cause d'indignité.

Or, peut-être serions nous exposés un jour à voir un état européen poser le problème de l'A.E.F. devant la Société des Nations dans les termes suivants : il y a cinquante ans, dirait-on, on a donné à la France un immense réservoir de matières premières qu'elle devait mettre en valeur dans l'intérêt du monde entier; elle n'a rien fait. Si elle est trop ~~anémiée~~ pour faire l'effort nécessaire, il faut lui appliquer le principe sur lequel on s'est appuyé pour retirer ses colonies à l'Allemagne. Pourquoi ne retirez-vous pas à la France son quasi-mandat sur le Congo pour le donner à un pays qui sera capable de faire l'effort nécessaire pour mettre ce domaine en valeur ?

C'est là, messieurs, une raison internationale plus forte même que l'intérêt du Congo, qui rend nécessaire la construction du chemin de fer.

A cette raison s'en ajoute une seconde, qui touche à la sécurité intérieure de la colonie.

Si la Belgique n'avait pas été envahie en 1914 par les troupes allemandes, si elle était restée neutre, songez à ce qui aurait pu se passer. Nous ne pouvons pénétrer en A.E.F. que par le chemin de fer belge : la Belgique restée neutre devait nous interdire de faire passer par son territoire du Congo des troupes, des armes, des munitions; c'était toute la population blanche de l'A.E.F. qui était abandonnée sans secours, à la merci des 3 millions ou 4 millions d'indigènes qui peuplent la

colonie.

Je crois, messieurs, qu'une telle situation ne peut être envisagée sans crainte : cette raison d'ordre national rend elle aussi nécessaire la construction du chemin de fer.

Maintenant, que vaudra cette ligne lorsque nous en arriverons à la période d'exploitation ? Est-ce un geste que la France accomplit uniquement pour remplir un devoir qu'elle a assumé tant au regard de l'opinion internationale qu'au regard des Français du Congo ou même de la Colonie dont elle a la tutelle ?

Loin d'être un devoir, et un devoir onéreux pour la métropole, ce chemin de fer sera, si j'ose m'exprimer ainsi, une semence féconde jetée par nous, et qui germera.

Je ne vous cache pas que j'avais quelque hésitation avant d'être allé en A.E.F. : j'en reviens aujourd'hui; j'en reviens avec la conviction que la garantie que consent l'état français, la subvention que va donner l'A.E.F. pour la construction de cette ligne, représentant des dépenses productives. C'est un placement d'argent et, je le crois, un très bon placement.

Jetez un coup d'oeil, messieurs, sur la carte de l'Afrique centrale : vous constaterez aisément que la ligne de Brazzaville à Pointe Noire n'est pas seulement destinée à desservir l'A.E.F. : il est la véritable porte de sortie de toute l'Afrique centrale.

Les Belges ont bien un chemin de fer de Kinchassa à Matadi, mais cette ligne débouche sur un fleuve d'accès difficile, à 176 kilomètres de la mer et l'embouchure du Congo, de Matadi à la mer ne convient pas aux pos-

comme l'a fait le Parlement, que nous ferons le port de Pointe Noire et le chemin de fer, nous pouvons créer une voie commerciale internationale et un port très important et ainsi donner au Congo français la base solide qui lui a manqué jusqu'ici pour se développer. En même temps nous récupérerons très largement les sacrifices qu'aura consentis l'Etat en vue de la construction du chemin de fer et du port.

Messieurs, c'est avec la plus grande confiance dans l'avenir que je vous présente de telles déclarations. Je reviens de l'A.E.F. : j'y étais parti un peu anxieux : je crois que ce chemin de fer est destiné à devenir une belle oeuvre française dont la France tirera à la fois gloire et profit.

Au nombre des questions que soulevait la construction de ce chemin de fer, une des plus délicates - et on s'en est servi pour le combattre - a été la question de la main d'oeuvre.

On a beaucoup parlé de la dépopulation de la colonie, de la maladie du sommeil : c'est un sujet important sur lequel je reviendrai ; mais je puis dire dès maintenant qu'il y a en A.E.F. plus de trois millions d'habitants - nous devons être à environ trois millions et demi ; sur ce chiffre, il est facile de trouver les 8000 ou 9000 travailleurs dont nous avons besoin pour la construction de la ligne en cinq ou six années.

J'ai attaché, quant à moi, à cette question de la main d'oeuvre une très grande importance. Certes, je le sais, les débuts sont assez difficiles : il faut faire venir les hommes, les rapatrier ; les entrepreneurs aux-

quels on confie ces travailleurs n'ont pas toujours pour eux toute la sollicitude qu'ils devraient témoigner à des hommes qui participent à une oeuvre française. J'ai donc adopté une formule nouvelle. Il vous faut des travailleurs, ai-je dit aux entrepreneurs, je vous en donnerai, mais c'est moi qui les recruterai, qui les ferai voyager, qui les nourrirai, qui les soignerai, qui les administrerai, en réalité, je constitue des sortes d'unités de travailleurs placées sous les ordres d'administrateurs, lesquelles ont à côté d'elles des médecins et des contrôleurs.

Les travailleurs sont mis à la disposition de l'entrepreneur pour la durée du travail ; en dehors des heures de travail, ils restent sous la tutelle, sous la surveillance de l'administration qui s'occupe d'eux.

Voilà la formule nouvelle que j'ai expérimentée dans ces derniers temps ; quand elle sera bien au point, elle permettra de construire le chemin de fer non seulement sous les hécatombes de main-d'oeuvre qui ont marqué la construction du chemin de fer belge, mais encore en améliorant le sort des indigènes. Ces hommes que nous aurons recrutés dans la brousse pour les amener sur les chantiers, nous les aurons bien nourris, nous leur aurons appris un métier ; de retour chez eux, ils se trouveront à un stade un peu plus élevé.

Pour qu'une telle oeuvre fût possible, il fallait que nous gardions la direction et le contrôle : désormais le partage est bien fait ; lorsqu'un entrepreneur nous informe qu'il a besoin de 500 travailleurs tel jour et à telle heure, nous les lui confions le matin et il nous les rend le soir ; en dehors des heures de travail, les in-

digènes restent entre nos mains.

Les travaux du chemin de fer sont actuellement attaqués sur 200 kilomètres; la plateforme est exécutée sur 80 kilomètres en partant de Brazzaville et sur 60 kilomètres en partant de Pointe Noire; une voie de service est posée sur 145 kilomètres.

Nous venons de trouver un tracé excellent permettant d'avoir des rampes de 15 millimètres de Brazzaville à l'Océan, c'est-à-dire dans le sens du trafic lourd et des rampes de 20 millimètres dans le sens Pointe Noire à Brazzaville, pour des trains légers transportant uniquement des produits manufacturés.

Si le Parlement nous met en mesure de travailler aussi rapidement que le permettra l'organisation faite sur place, j'espère que le chemin de fer pourra être terminé dans cinq ans.

A ce propos, je me permets de dire combien la rapidité dans l'exécution des travaux peut être importante dans une telle question. La ligne doit avoir une longueur de 500 kilomètres, desservant une région peuplée de 300.000 habitants pour un trafic allant du Congo à l'Océan atlantique et inversement : par conséquent, elle ne commencera à produire des recettes importantes que lorsqu'elle sera totalement achevée : si nous pouvons mener les travaux à bien en cinq années, nous n'aurons à payer d'intérêts intercalaires que pendant cette période. Puisque cette construction est décidée, puisque cette ligne correspond à des nécessités nationales, je crois qu'il faudrait mener les travaux aussi rapidement que possible : plus tôt le chemin de fer sera achevé, moins il coûtera cher.

Or, M. le Ministre m'a informé tout récemment qu'un projet de loi avait été déposé sur le bureau de la Chambre des Députés pour demander que le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire soit à traction électrique.

M. LE MINISTRE.- Il s'agit d'un amendement déposé par un député; ce n'est pas un projet de loi.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Bien entendu, le Parlement prendra la décision qu'il croira la meilleure, mais je vous demande la permission de donner mon avis sur ce point.

Certes, notre chemin de fer devant être une ligne à grand trafic et à grand débit, il y a le plus grand intérêt à l'aménager avec la traction électrique; nous sommes tributaires de l'étranger pour le charbon et si nous pouvons trouver la force motrice sur place, nous devons nous en servir et la prendre; mais je ne crois pas qu'il serait prudent d'inscrire dans un projet de loi que cette ligne sera à traction électrique ou ne sera pas.

Nous savons qu'il y a de nombreuses chutes dans la région traversée par cette ligne; mais tout ce qu'on en sait, c'est qu'elles existent. Elles n'ont jamais été étudiées. Que valent-elles ? On l'ignore. Or, il faut faire grande attention, dans les pays équatoriaux. De la saison sèche à la saison des pluies, la différence de débit des rivières peut varier dans l'ordre de 1 à 300 ; avant de dire qu'une chute est utilisable, il faut procéder à une étude portant sur au moins deux années. Les études nécessaires n'ont pas encore été faites.

Et puis, supposons qu'après études la force motrice soit reconnue comme existante : encore faut-il savoir quel sera le prix de revient. Des expériences ont été

faites sur le chemin de fer de Kayes au Niger : l'électrification a été reconnue comme devant coûter une centaine de millions : on a renoncé au projet. Une telle dépense n'est possible que lorsqu'il existe un trafic considérable et déjà long.

Mais je vous demande, messieurs, de ne pas vous méprendre sur le sens de mon objection. Il serait désirable que le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire fût à traction électrique; mais je crois qu'il serait prudent de ne rien changer au texte du projet de loi et de ne pas préciser que la ligne sera une ligne à traction électrique : aussi bien l'administration est disposée - et M. le Ministre, je crois, est d'accord à cet égard - à faire étudier la question de l'électrification.

Les études qui seront entreprises démontreront si cette électrification est matériellement réalisable ; elles préciseront le prix de revient. Si le projet est intéressant au point de vue matériel et au point de vue financier, nous sommes tout disposés à l'exécuter.

Je m'excuse, messieurs, de cette digression : mais une question de cette importance étant soulevée, qui peut mettre en jeu la vie même du chemin de fer, il m'a paru indispensable, puisque vous me faisiez l'honneur de m'entendre, de vous donner mon opinion.

M. LE MINISTRE.- Voici comment se pose la question.

Un amendement a été déposé au projet de loi, amendement que je regrette de ne pas avoir sous les yeux, et qui consiste à ajouter au texte un seul mot : "électrification obligatoire."

A cet amendement, nous répondons, nous admettons parfaitement que l'on pourra électrifier le chemin de fer de

Brazzaville à Pointe Noire, mais il est dangereux, à notre avis, d'insérer dans la loi ce mot -"obligatoire-" sans qu'aient été examinées toutes les possibilités d'ordre technique : si plus tard, pour des raisons de prix ou pour des raisons techniques quelconques nous ne pouvions réaliser cette électrification, tout serait bloqué par l'insertion de ce mot "obligatoire" dans la loi.

Lorsque viendra en discussion ce projet de loi, je proposerai donc aux signataires de l'amendement une combinaison qui, je crois, sera de nature à leur donner satisfaction, et qui serait la suivante.

J'ai intérêt moi-même, ministre des colonies, à savoir quelles sont nos possibilités, dans ce pays, au point de vue des forces hydrauliques, mais tout cela doit faire l'objet d'une étude approfondie; on ne saurait, par avance, décréter qu'on électrifiera cette ligne et se lancer dans une aventure qui peut coûter des sommes formidables. Mais je suis tellement d'accord pour marcher en fonction de ces possibilités que la colonie est prête à offrir à la compagnie qui veut faire l'électrification du chemin de fer les frais de la mission d'étude nécessaire, étant bien entendu que l'administration des colonies sera représentée contradictoirement. Ce ne sera pas de l'argent gaspillé; nous avons intérêt à étudier le régime hydrographique de ce pays, à connaître ses ressources en forme.

Et alors, s'il résulte des travaux de cette mission que la combinaison est viable au point de vue technique, qu'elle est heureuse au point de vue financier nous nous rallierons à l'électrification; au contraire, s'il ressort de cette étude contradictoire qu'on se heurte à des impos-

sibilités matérielles ou que l'on entre, au point de vue financier, dans un ordre de grandeur que nous ne saurions envisager, je demande que l'on ne jette pas d'avance le chemin de fer par terre en insérant ce mot "électrification obligatoire" dans le texte du projet de loi.

M. PAUL DOUMER.- Le moment n'est pas venu, je crois, de poser des questions à M. le Gouverneur général qui nous fait en ce moment un exposé d'ensemble; toutefois, je lui demande la permission de l'arrêter un instant.

M. le Gouverneur général disait tout à l'heure que l'on a trouvé récemment un tracé donnant plus satisfaction que d'autres.....; je pense bien qu'avant d'entreprendre la construction il a été procédé à une étude du tracé, et par des ingénieurs de l'administration, probablement; n'oubliez pas que le temps consacré aux études préparatoires est du temps et de l'argent économisés lorsqu'on entreprend la construction. Puisque les travaux sont commencés, je ne suppose pas qu'on se soit lancé à l'aventure, pour ainsi dire.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Dans le tracé du chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire, il y a une partie extrêmement difficile, le Mayumbe, ce qu'on appelait autrefois les monts de Cristal. Il y a là 120 kilomètres de montagnes avec un régime bizarre et qu'on ne saurait mieux comparer qu'à une douzaine d'oeufs dans un plat. Pendant très longtemps, ce passage a effrayé les ingénieurs. Il y a dix ans, on avait étudié un tracé plus long de 50 kilomètres, parce qu'on reculait devant l'idée de percer un tunnel; en 1924, on a trouvé un passage qui raccourcit de 30 kilomètres ce détour au prix d'un tunnel de 2 kilomètres; cette année, en poussant les études du projet de

1924, on a trouvé un tracé encore un peu meilleur assurant un profil excellent tout le long de la voie ferrée et qui présente cet avantage de substituer à un tunnel à rampe unique que l'on ne peut attaquer que d'un seul côté un tunnel en dos d'âne qui peut être attaqué des deux côtés à la fois.

Mais je tiens à rassurer M. DOUMER, les études sont complètes et j'ai le projet tout entier dans mon dossier.

M. PAUL DOUMER.- Par conséquent, les projets sont en état, et rédigés par vos ingénieurs.

Quant à l'électrification, le jour où il ^{en} sera question, je pense que c'est aux ingénieurs de l'administration que l'on confiera les études nécessaires et qu'on ne s'en rapportera pas à une société quelconque qui viendrait faire des propositions.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Certainement. Ces études sont nécessaires avant qu'on s'engage à dire que le chemin de fer sera un chemin de fer électrique.

Je viens d'exposer la question du chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire, la plus grave de toutes celles qui se posent pour l'A.E.F. car la construction de cette ligne est, pour la colonie, une question de vie ou de mort; mais il est bien d'autres problèmes qui se posent : je sais que je répondrai aux préoccupations de la haute Assemblée en lui parlant de l'assistance médicale et de la maladie du sommeil.

Une des causes qui ont contribué à jeter le discrédit sur le Congo français c'est cette maladie du sommeil, ce mal étrange dont l'étiologie était inconnue, dont on ne

connaissait ni les origines, ni le traitement et dont on a d'ailleurs exagéré les effets.

Les premiers français venus en A.E.F. ont commis l'erreur que commettent tous les explorateurs : ils ont considérablement surestimé le chiffre de la population. En découvrant l'A.E.F. il y a trente ou quarante ans, on a traversé certaines régions; on les a dénombrées, puis, faisant ensuite une simple règle de trois, on a déclaré qu'il y avait sur ce vaste territoire environ 12 millions d'habitants. Plus tard, l'occupation a été faite d'une manière effective : au lieu de 12 millions d'habitants, on n'en a plus trouvé que 3 millions 1/2.

Comme, entre temps, on avait découvert la maladie du sommeil, on l'a tout naturellement rendue responsable de la disparition de 8 millions d'indigènes qui n'avaient jamais existé .

Voilà une des causes qui ont contribué, dans une certaine mesure, à jeter le discrédit sur l'A.E.F.

Aussi bien, l'erreur qui a été ainsi commise n'est-elle pas un fait isolé. Nous l'avons commise également à Madagascar et, pour citer un pays beaucoup moins éloigné, je rappellerai ce qui s'est passé au Maroc. Là aussi, on avait commencé par tabler sur un chiffre de 12 millions d'habitants: bien qu'on n'y ait jamais rencontré la maladie du sommeil ou tel autre du même genre, on a constaté, lorsque nous avons occupé le pays et que nous en avons fait le recensement, que la population n'excédait pas 4 millions d'individus.

Si j'insiste sur ce point, ce n'est pas pour diminuer l'importance de la maladie du sommeil en A.E.F. : c'est un mal effrayant, redoutable, mais contre lequel

on peut lutter efficacement.

Au début, je le disais tout à l'heure, on était désarmé, on voyait les indigènes mourir et l'on ne savait que faire; aujourd'hui, nous sommes armés contre la maladie; on a découvert des composés arsenicaux grâce auxquels on guérit les malades atteints au premier degré, c'est-à-dire, pendant les dix-huit premiers mois; de plus un procédé trouvé récemment permet de sauver 50 % des malades atteints au deuxième degré.

Je suis heureux de vous dire qu'un grand effort a été fait, dans ces dernières années, à la suite de ces découvertes, pour lutter contre la maladie du sommeil, en même temps que se développait le service de l'assistance médicale.

Mon premier soin, en arrivant en A.E.F. a été de relever le traitement des médecins, de leur allouer des indemnités proportionnelles au nombre de jours passés par eux en tournée: ainsi on les incite à circuler dans la brousse où ils ont une mission utile à remplir.

Au 1^{er} mai 1924, nous ne comptons que 23 médecins; leur nombre atteint aujourd'hui 43 médecins français et 7 médecins russes. Il n'y avait que 7 secteurs de lutte contre la maladie du sommeil; nous en avons actuellement 12 et bien équipés, bien outillés.

Par surcroît, faisant affluer les travailleurs dans la région du chemin de fer, j'ai pensé que nous avions l'obligation morale, le devoir absolu de les mettre à l'abri de la maladie et la lutte massive s'est engagée dans le territoire compris entre Brazzaville et Pointe Noire. Il y a là 7 ou 8 médecins qui ont commencé à la

frontière sud de la colonie; accompagnés d'administrateurs et assistés de nombreux infirmiers, ils remontent vers le nord. Toute la population est visitée et examinée; les sommeilleux sont dirigés sur des centres dans lesquels on les soigne.

Grâce à cette action de masse, il n'a pas été constaté, pendant dix-huit mois, un seul cas de maladie du sommeil dans toute la région traversée par la ligne en construction. Nous accomplissons là, je le crois, un devoir primordial d'humanité, au moment où nous faisons affluer en un point des travailleurs venus de tous les points de la colonie.

Mais l'action médicale n'est pas le seul moyen pour lutter contre la maladie du sommeil; il y a aussi l'action préventive.

Nous sommes en présence de deux sortes de groupements. Les uns sont fortement atteints : dans ce cas, on en fait sortir les individus sains et on les envoie en des endroits où ils n'ont rien à craindre de la maladie. Au contraire, dans les groupements peu contaminés, on isole les malades pour les empêcher de contaminer les autres indigènes.

Il y a là une action administrative de première importance : je n'ai pas besoin de dire que j'y apporte tous mes soins. Toutes les richesses de l'A.E.F. ne sont rien si les bras manquent pour les exploiter, sans compter qu'il y a là un devoir d'humanité auquel nous ne pouvons ni ne devons nous soustraire.

La maladie du sommeil, d'ailleurs, n'est pas la seule cause de la dépopulation de l'A.E.F. : le terme est d'ailleurs un peu gros; je ne crois pas que la colonie

se dépeuple; elle doit rester à peu près stationnaire. Seulement, nous avons affaire à des races mal nourries, décimées par la variole, sur lesquelles doit s'exercer une action administrative de tous les instants, non pas seulement une action médicale. Je vais en donner un exemple concret.

Toutes les populations noires d'Afrique sont insuffisamment nourries : la ration alimentaire est souvent insuffisante en quantité et toujours en qualité. Il en résulte qu'une femme qui a un enfant n'a plus, au bout de trois mois, assez de lait pour le nourrir. On supplée bien au lait par des bouillies, mais peu d'enfants sont en état de résister à ce régime. Là est la véritable cause de la mortalité infantile qui fait tant de ravages: on ne peut pas, s'agissant de l'assistance médicale, en séparer l'action administrative.

Contre la variole, la lutte est aussi difficile. On procède par taches, si je puis dire : quand la variole est signalée quelque part, on vaccine un lot, mais il n'y a pas une action méthodique. La vaccination préserve l'individu pendant une période qui varie entre trois et cinq années. Il faudrait donc pouvoir vacciner 500.000 individus par an : c'est une dépense annuelle permanente de 500.000 francs à prévoir.

Maintenant que le Parlement a bien voulu nous aider, je crois qu'avec les ressources budgétaires nouvelles dont nous allons disposer, nous allons pouvoir élaborer un programme d'assistance médicale de grande envergure - il y en a déjà un et qui est bien appliqué - qui permettra non seulement de lutter contre la dépopulation mais même de la voir augmenter; c'est le programme qui a été appliqué dans

certaines régions de l'Oubanghi dans lesquelles le chiffre de la population est en augmentation.

Je viens d'exposer que la lutte contre la maladie du sommeil, contre la variole, que l'assistance médicale étaient questions d'argent : or c'est l'argent qui a toujours manqué à l'A.E.F. ; actuellement, la colonie ne vit - j'ai un peu honte de le dire - que des subventions votées par le Parlement.

Dès mon arrivée, je me suis préoccupé de voir dans quelle mesure nous pourrions tâcher d'établir une situation financière un peu meilleure. Le problème était d'autant plus difficile que l'application de la loi du 7 avril 1924, sur le rappel des services militaires des fonctionnaires et qui leur accorde de ce chef des avancements, se traduit, pour nous, par une dépense de 2.500.000 francs..

M. ALBERT LEBRUN.- Sur combien de principal ? Quel est le chiffre global des dépenses ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Le chiffre global de la dépense est de 8 à 9 millions. Seulement, il y a des fonctionnaires qui ont touché 10.000, 15.000 Frs de rappel, surtout deux et trois classes d'un coup.....

M. FERNAND FAURE.- Ce sont ceux qui avaient subi un retard?.....

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Un administrateur de 3^e classe comptant cinq années de services militaires est passé d'un coup au grade d'administrateur en chef avec sept années de rétroactivité; sa solde a passé de 15.000 à 20.000 Frs avec 20.000 Frs de rappel.

M. PAUL DOUMER.- Il ne doit pas y en avoir beaucoup dans ce cas.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Ce sont tous ceux qui ont fait la guerre.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Et même parfois des hommes qui n'ont pas fait la guerre, dans certains cas.

M. ALBERT LEBRUN.- Je me permets toutefois de vous demander de revoir ce chiffre.

M. LE PRESIDENT.- Le Parlement ne connaît pas toujours l'étendue des sacrifices qui lui sont demandés.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Je puis vous donner le détail.....

M. ALBERT LEBRUN.- Je n'insiste pas pour le moment; nous en discuterons plus tard.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Par ailleurs, le contrat avec la Compagnie des Chargeurs Réunis étant arrivé à expiration, l'^eEtat ne l'a pas renouvelé. De ce chef, une part des dépenses autrefois supportées par la métropole incombe maintenant à la colonie, ce qui représente pour elle une charge nouvelle d'environ 400.000 Frs.

C'est vous dire, messieurs, que les circonstances étaient défavorables pour tâcher de diminuer les sacrifices que s'impose la métropole pour l'A.E.F.

J'ai cependant trouvé là bas des éléments, d'accord avec M. le Ministre des colonies, en taxant un peu plus fortement l'industrie du bois qui est très florissante, en élevant à 1.200 Frs la taxe sur les alcools, en profitant de la hausse des produits pour relever les mercuriales, en procédant à certaines réformes administratives telles que la mise à la retraite d'agents âgés et remplacés par des jeunes, je pense que nous pourrons, pour 1926, nous contenter de 4 millions de subvention au lieu

des 6 millions qui nous sont nécessaires en 1925.

D'autre part, nous sommes en train d'étudier, avec M. le Ministre, un plan de réformes militaires qui permettrait d'économiser environ 1 million sur les dépenses militaires.

En somme, nous arriverions ainsi à une réduction de dépense de 3 millions : j'espère que ce ne sera qu'un commencement; grâce aux sentiments de confiance que fera naître la décision du Parlement de construire le chemin de fer, d'ici très peu d'années, je l'espère - je n'ose pas dire un chiffre, mais je voudrais, c'est une question d'amour propre, que ce moment vienne le plus tôt possible - l'A.E.F. ne demandera plus à la métropole que l'aide nécessaire pour la construction du chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire.

M. LE PRESIDENT.- Nous accueillons avec enthousiasme cette espérance.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Messieurs, j'ai exposé devant vous les trois plus importantes questions qui se posent à propos de l'A.E.F. celles qui, je crois, étaient de nature à vous intéresser le plus. J'en arrive à certaines autres questions secondaires qui sont à l'étude, d'accord avec M. le Ministre des colonies, et tout d'abord à un projet de transformation de la justice indigène.

Nous avons trouvé en A.E.F. des populations tout à fait primitives auxquelles nous avons dû enlever tout pouvoir d'administration sur elles-mêmes; je crois qu'on peut leur faire un peu plus de confiance et rendre aux indigènes l'administration de la justice dans les questions de mariage, de divorce, de successions, de statut, qui, je le crois, n'intéressent pas grandement la chose publique.

Ce serait déjà un premier pas vers une association un peu plus étroite de l'action des indigènes à la nôtre. Il faut aller prudemment, certes, mais je crois que ce premier pas peut être fait.

Un autre point nous a paru susceptible d'appeler des modifications à la suite des études que nous avons faites, je veux parler du régime minier.

Il y a, en A.E.F., des richesses minières importantes: à la suite du développement formidable pris par les mines du Katanga qui donnent à la Belgique plus de 100.000 tonnes de cuivre par an.....

M. PAUL DOUMER.- Ces mines deviendront les plus puissantes du monde au point de vue de la production.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.-..... on est en train de rechercher un peu partout des gisements de cuivre qui existent certainement.

Il a donc paru à M. le Ministre des colonies que le moment était venu de faire participer l'Etat aux bénéfices de ces exploitations. Un projet de décret est à l'étude, sur les bases suivantes : les sociétés demandant des concessions minières payeraient des redevances territoriales très lourdes, de telle sorte qu'elles seraient dans l'obligation d'exploiter, avec un pourcentage allant de 5 à 10 %, suivant les régions, de la valeur du minerai extrait.

Je n'ose pas espérer que nous ayons en A.E.F. des gisements de cuivre aussi riches que ceux du Katanga, encore que personne n'en sache rien; mais enfin, avec une formule comme celle que je viens d'indiquer l'Etat toucherait environ 80 millions par an.

M. PAUL DOUMER.- Existe-t-il des compagnies minières constituées ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Il y en a quatre ou cinq qui font des recherches, et qui disposent de moyens et de capitaux importants.

M. PAUL DOUMER.- Croyez-vous que vous en attirerez d'autres ou que vous encouragerez celles qui existent en leur promettant ainsi de lourds impôts ?

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Il faut éviter de tuer celles qui pourraient se créer avant qu'elles soient nées.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Ces sociétés ont tellement confiance qu'elles acceptent les dispositions du décret en préparation.

M. PAUL DOUMER.- Souhaitons-le.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- J'arrive maintenant à la question de l'enseignement pour constater qu'elle est à l'état tout à fait primitif.

Nous mettons au point un programme comportant l'enseignement à trois degrés :

Le français parlé, pour tâcher d'en faire la langue véhiculaire de l'A.E.F.

L'enseignement au second degré qui nous donnera les expéditionnaires, commis, comptables, dont nous avons besoin et limitant ainsi le nombre des blancs appelés à des emplois infimes;

Un enseignement primaire supérieur permettant à des jeunes gens qui ont des dispositions de pousser plus loin leurs études.

Messieurs, je crois avoir ainsi fait le tour des principales questions qui vous intéressent en A.E.F.

En terminant cet exposé, je vous demande la permission de répéter ce que je disais : je ne crois^{pas} qu'il faille préjuger de l'avenir de notre colonie par le passé.

J'ai dit les circonstances qui l'avaient empêché de se développer comme les autres parties du domaine colonial français : je reviens du Congo, j'ai parcouru le pays, voici ce que je puis dire : l'A.E.F. contient et peut nous donner des bois en quantité - il en sort annuellement 150.000 tonnes du Gabon; elle peut nous donner de l'huile de palme, du sésame, du ricin, du cacao, du coton, du caoutchouc; enfin, la terre renferme des richesses minières, cuivre, étain, or, diamant, qui peuvent faire de cette colonie ce qu'est le Katanga, un des grands centres miniers du monde.

Mais il n'est pas de terre, si riche qu'elle soit, qui puisse produire si elle n'est pasensemencée et travaillée: la construction du chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire est le premier acte de la mise en valeur de l'A.E.F. il est résolu grâce au Parlement dont l'appui ne m'a pas manqué, non seulement dans cette question, mais aussi dans les difficultés budgétaires au milieu desquelles je me suis débattu.

C'est là une excellente semence qui lèvera dans l'intérêt du pays: je vous demande, messieurs, de me continuer ce concours sans lequel je ne puis rien faire.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Monsieur le Président, avant que je formule les questions que je désire poser à M. le Ministre et à M. le Gouverneur Général, permettez moi de m'acquitter d'une tâche dont la commission des colonies a bien voulu me charger et de vous exprimer tous nos remerciements pour avoir bien voulu provoquer cette réunion; la commission que j'ai l'honneur

de présider a été heureuse de vous voir prendre cette initiative et flattée que vous ayez bien voulu l'y associer.

Nos remerciements sont d'autant plus vifs que nous avons entendu avec un très grand intérêt M. le Gouverneur général de l'A.E.F. et que nous avons éprouvé un réel plaisir à l'entendre nous affirmer que la Cendrillon qu'est l'A.E.F. chausserait à bref délai ses deux souliers et marcherait toute seule.

Je désire poser à M. le Ministre et à M. le Gouverneur Général trois questions, deux concernant le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire, l'autre visant des renseignements que je connaissais déjà et qui sont précisés dans le tableau, joint à la carte de l'A.E.F. du personnel de l'administration territoriale.

Je crois connaître la pensée des députés auteurs de l'amendement tendant à l'électrification du chemin de fer; la source du charbon est à Cardiff; on ne peut songer à se servir utilement des charbons de la Nigeria, qui sont de qualité médiocre et ne produisent pas une quantité de vapeur suffisante pour une surface de chauffe déterminée; dès lors, disent-ils, il faut faire l'impossible pour utiliser les ressources locales.

Le bois : on a vu, en A.O.F. ce qu'il donne, des locomotives insuffisamment chauffées, sans parler de l'incendie des forêts dans un rayon sans cesse accru à droite et à gauche de la ligne.

Or, M. le Gouverneur Général a dit lui-même que, dans la région montueuse de l'A.E.F., où les pluies sont énormes, il y a des rivières qui présentent des chutes considérables.

La pensée des auteurs de l'amendement est qu'il n'y au-

rait pas de sens commun à exploiter un chemin de fer à vapeur pour, deux ou quatre ans plus tard, reconnaître qu'il est préférable de recourir à la traction électrique.

Je demande donc au Gouvernement, au nom de la commission des colonies et au mien, de faire pousser très rapidement les études nécessaires pour mettre au point cette question de l'électrification. Que l'on songe comment pourra fonctionner un chemin de fer pour lequel il faudra faire venir du charbon d'Angleterre, montant ce combustible jusqu'à Brazzaville pour le redescendre dans les trains transportant les matières premières de la colonie vers la côte.

Cette électrification de la ligne dût-elle coûter deux, trois, quatre fois plus cher qu'elle ne coûterait en France ou en Italie, est une question qui doit être placée au premier rang des préoccupations; les hauts prix ne doivent pas être de nature à rebuter.

D'autre part, messieurs, je vous invite à bien vous représenter l'A.E.F. dont nous avons la carte sous les yeux avec la représentation de la France à la même échelle. Le Tchad se trouve à 2.400 kilomètres de Pointe Noire, soit la distance de Paris à Pétrograd.

Si un jour on en arrive à exploiter cette région du Tchad, la voie la plus courte entraînera à passer par la Nigeria ou par notre Cameroun. Je demande donc à M. le Ministre et à M. le Gouverneur Général, en même temps que l'on construit le chemin de fer de Brazzaville à Pointe Noire, de ne pas perdre de vue la nécessité plus ou moins lointaine, mais, à mon sens, impérative, de construire une ligne venant du nord et se dirigeant vers Douala, analogue

à celle que les Allemands projetaient lorsqu'en 1911 ils nous ont demandé de faire la politique du "bec de canard"; une ligne venant de Abeché ou de Mac à Douala ne représenterait que 1.200 kilomètres, la distance de Dunkerque à Marseille.

Un jour viendra où le Tchad, - ce jour n'est pas très éloigné - où le Tchad, qui n'a pas la maladie du sommeil, dont la population est relativement dense, qui peut produire du coton et fournir des matières premières qu'on ne trouve pas dans le reste de l'A.E.F. sera amené à chercher une voie d'issue plus rapide que celle de l'Oubangui et du Congo. Je vous demande de ne pas perdre de vue cette question et de la faire étudier sinon en vue d'une réalisation immédiate, mais parce que la nécessité de construire ce chemin de fer à bref délai.

J'en arrive à la question du personnel. Je lis sur la carte le tableau suivant :

Administrateurs	Effectif réel	178
	Présents à leur poste	105
	En congé, détachés ou en disponibilité	73

Ces chiffres traduisent admirablement ce qui se passe: comme l'A.E.F. est considérée comme un séjour indésirable les administrateurs n'ont qu'un désir : s'en éloigner. J'ai voulu, un jour, faire passer des fonctionnaires de l'A.O.F. en A.E.F. ; ce fut une levée de boucliers. Les chiffres donnés sur cette carte n'en sont pas moins anormaux; ils signifient - M. MILLIES LACROIX le sait mieux que personne - qu'aux absents on a donné des emplois dans la métropole ; ils sont payés par la colonie, mais ils ne lui rendent aucun service.

C'est sur cette question que j'appelle également l'at-

tion du Gouvernement, sur cette fuite d'administrateurs qui émargent au budget d'une colonie où ils ne rendent aucun service.

M. LE MINISTRE.- Pour les fonctionnaires, je suis tout à fait de votre avis. Une de mes préoccupations, depuis que je suis au ministère des colonies, c'est de diminuer le nombre des fonctionnaires en résidence à Paris, pour les renvoyer aux colonies. J'ai donné des ordres ces jours-ci pour qu'on dresse un tableau complet des fonctionnaires qui ne sont pas à leur poste avec le motif de leur absence. J'ai pu savoir ainsi, par exemple, qu'un administrateur se trouve à Paris depuis 23 mois sans aucune raison valable : on lui avait fait espérer qu'un poste intéressant pour lui serait vacant à Paris. Or, il se peut parfaitement qu'il n'obtienne jamais ce poste.

D'un autre côté, sans vouloir adresser de reproches à personne....

M. LE PRESIDENT.- Je sais ce que vous voulez dire.

M. LE MINISTRE.-... le ministre des colonies se trouve placé dans une situation très difficile. Chaque fois qu'il enjoint à un fonctionnaire de regagner sa colonie, il est ~~xxx~~ ~~xxxxxxx~~ assailli de lettres qui essaient de lui expliquer pourquoi il faut garder ce fonctionnaire encore un peu à Paris.

Je suis donc en présence de ce dilemme ; ou faire mon devoir, ou déplaire à beaucoup de gens auxquels j'ai pourtant le très vif désir de plaire.

(Mouvements).

~~Mais ma volonté est très nette. J'ai fait dresser ce tableau dont je vous ai parlé dans le but de prior de~~

Mais ma volonté est très nette. J'ai fait dresser ce tableau dont je vous ai parlé dans le but de prier de regagner leur poste les fonctionnaires qui n'ont rien à faire à Paris.

Il se présente parfois des cas extraordinaires. C'est ainsi qu'en ce moment, il y a deux gouverneurs pour une seule colonie.

M. LE PRESIDENT.- C'est peu ! J'ai connu un temps où les Gouverneurs résidant à Paris étaient plus nombreux.

M. LE MINISTRE.- Ils sont payés par la colonie. Le second, qui se trouve à Paris m'enjoint de lui trouver un autre gouvernement, mais aucun n'est libre.

Il y a là une situation à laquelle il faut mettre un terme. Malheureusement pour les retraites, la loi de 1924 sur les pensions m'oblige, par le fait de l'option entre les services militaires et les services civils à accorder un délai de 18 mois aux fonctionnaires qui pourraient être mis à la retraite.

M. LE PRESIDENT.- Cette disposition ne s'applique pas aux gouverneurs.

M. LE MINISTRE.- Pardon. Je suis obligé, aux termes de la loi, d'accorder un délai de 18 mois pour l'option dont il s'agit.

Pour toutes ces raisons, je ne peux pas agir à ma guise, et je ne peux pas prier du jour au lendemain un fonctionnaire de regagner son poste. Mais je peux donner à la commission l'assurance que je prends des mesures pour remédier à cet état de choses. J'ai demandé un état complet de tous les fonctionnaires à Paris, avec

leurs raisons de leur présence; je suis donc entièrement d'accord avec M. MESSIMY.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Je vous signale les magistrats.

M. LE PRESIDENT.- Je suis sûr d'être l'interprète de M. le Président de la Commission des Colonies ainsi que des membres des deux commissions réunies en vous félicitant des mesures que vous désirez prendre. Je me permets d'ajouter : soyez sourd et soyez aveugle.

M. BUHAN.- Les colonies ne souffrent-elles pas de l'absence de ce grand nombre de fonctionnaires. Cette première question suivant votre réponse peut amener celle-ci : n'y a-t-il pas dans nos colonies un trop grand nombre d'administrateurs ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable M. MESSIMY et avec M. le Ministre des Colonies. J'indique seulement que l'A.E.F. souffre à la fois de son éloignement de la Métropole et de l'étendue de son territoire. Les fonctionnaires, au bout de deux ans de séjour dans la colonie, ont droit à un congé de six mois dans la Métropole. Mais pour prendre ce congé, le fonctionnaire doit rejoindre d'abord le port d'embarquement, ce qui l'oblige à 10, 15 et même 30 jours de route. Au port, il doit encore attendre le passage du bateau, lequel met 25 jours pour arriver en Europe. Ainsi donc, pour un congé de six mois, il faut compter de 10 à 11 mois d'absence. Il y a là des nécessités géographiques contre lesquelles on ne peut rien.

Cette réserve atténue donc un peu la portée des

chiffres qui ont été donnés tout à l'heure. Mais dans leur ensemble les observations qui viennent d'être présentées sont parfaitement justes. Je les trouve si justes, que je me permets d'émettre le vœu que tout fonctionnaire restant plus d'un an en France soit privé de toute solde quelles que soient les raisons qui le font rester dans la Métropole.

M. PAUL DOUMER.- Excepté la maladie.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Excepté la maladie constatée dans un hôpital par un médecin assermenté. En effet, le fonctionnaire qui passe son congé dans un chef lieu de canton, au milieu de sa famille, pourra souvent obtenir un certificat de complaisance du médecin avec lequel il est lié.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Il y a évidemment des abus de ce côté.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Il faudrait décréter également qu'un fonctionnaire ne pourra pas bénéficier d'un avancement tant qu'il n'aura pas passé un certain temps de séjour dans la colonie.

Les colonies souffrent d'autant plus de l'état de choses actuel qu'on n'a pas fait depuis 15 ans les mises à la retraite nécessaires. Il y a actuellement au Congo de vieux agents très méritants mais très usés qui ne peuvent plus rendre des services correspondant à leurs traitements. Ils s'épuisent et finissent par mourir loin de leur pays. Si la loi des retraites était votée on pourrait donner à ces braves gens une retraite qu'ils ont bien gagnée.

M. LE MINISTRE.- Cette situation m'a frappé également, Aussi j'ai donné des instructions pour qu'on me

présente un état des fonctionnaires en vue des mises à la retraite nécessaires.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Au point de vue du nombre des fonctionnaires en A.E.F. je vous prie de comparer le nombre actuel de ces fonctionnaires avec l'étendue du pays. Les administrateurs rendent la justice, construisent les routes et les ponts, poussent les populations au développement de la culture, etc... Pour toute la besogne à laquelle ils ont à faireface, leur nombre est restreint si l'on songe à l'étendue du territoire.

Je vais répondre maintenant aux deux questions de l'honorable M. MESSIMY.

En ce qui concerne l'électrification, je suis pleinement d'accord avec lui pour faire commencer les études dès que ce sera matériellement possible. M. le ministre a pris position sur cette question.

Pour le Cameroun je suis également d'accord avec M. Messimy. Je vais même plus loin que lui, car il ne devrait pas y avoir entre le Cameroun et l'A.E.F. un divorce aussi complet qu'à l'heure actuelle.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.- Vous avez cent fois raison.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Le Cameroun est la porte de sortie naturelle d'une partie de l'A.E.F. C'est un pays sous mandat qui a, en quelque sorte, son indépendance, mais le gouverneur est un fonctionnaire français. Il faudrait que ce gouverneur pût s'entendre avec celui de l'A.E.F. pour les questions budgétaires et les questions de travaux publics. Il n'est pas certain que nous garderons toujours le Cameroun. Mais si, pendant

que nous pouvons disposer de ce pays aux ressources abondantes nous avons créé un bon chemin de fer, L'A.E.F. aura sur la mer le débouché que nous souhaitons. Il y aurait là une mesure d'ordre intérieur dont la Société des Nations n'aurait pas à connaître, et qui pourraient être prises à la suite d'instructions de M. le Ministre des colonies.

M. PAUL DOUMER.- L'A.E.F. n'a jamais pu se développer, parce qu'elle n'a pas de débouché sur la mer et elle ne se développera pas tant que ce débouché ne sera pas créé. Du reste, quand on compare les résultats obtenus au Congo belge et ceux obtenus au Congo français nous ne pouvons pas être fiers de notre Oeuvre. Mais puisque vous avez foi en votre oeuvre, Monsieur le Gouverneur, j'espère que vous pourrez la mener à bonne fin.

Je suis d'accord avec mon excellent ami M. MESSIMY sur la nécessité de capter les forces naturelles qui peuvent se trouver à votre disposition, mais il faut avant tout doter la colonie d'un chemin de fer. Plus vite ce chemin de fer sera construit, et plus vite vous aurez donné au Congo le débouché qui lui est indispensable.

Aussi, je désirerais savoir où en est le projet de chemin de fer et dans quelles conditions vous l'exécutez. Avez-vous dressé un plan bien déterminé ? M. MESSIMY me disait tout à l'heure avec raison, que vous n'aviez sans doute pas de bonne carte ce qui est très fâcheux. Quoi qu'il en soit quel est le tracé que vous avez adopté : est-ce le tracé primitif, ou celui qui suit à peu près le cours du fleuve Congo ? Quelle est la longueur de la voie ? Voilà toute une série de ques-

tions auxquelles je voudrais une réponse précise.

M. LEBRUN.- Notre collègue M. DOUMER a raison de poser la question d'une façon précise, car depuis la première mission qui date de 1895 nous avons vu se succéder une dizaine de projets. A l'heure actuelle, une grande partie du tracé doit être définitive, mais il y a deux points sur lesquels on a longtemps hésité : la traversée du Mayumbe, voilà la troisième fois que j'entends dire, comme M. ANTONETTI vient de le faire : cette fois-ci le tracé est définitif. Je vous demande si nous tenons réellement le bon tracé.

Je pose la même question pour le port d'aboutissement. En 1913 on considérait que Pointe-Noire était le meilleur port de la côte. Mais en 1916 une campagne s'est poursuivie contre Pointe-Noire vers laquelle on semble revenir aujourd'hui. Avez-vous le sentiment que Pointe-Noire est le port qui sera définitivement choisi ?

M. CHAGNAUD.- Il me semble qu'on aurait dû étudier avant tout la question de l'électrification de la ligne. La traversée du Mayumbe peut justement être effectuée d'une manière différente suivant qu'on utilisera l'électricité ou la vapeur. D'ailleurs, l'utilisation de la traction électrique, bien qu'entraînant au début une dépense supplémentaire, peut être en réalité une véritable économie. Aussi, à mon sens, la question de l'électrification devrait-elle être avant tout résolue.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Je répondrai d'abord à l'honorable M. DOUMER que si les résultats obtenus au Congo belge ont été supérieurs à ceux obtenus au Congo

français c'est que la Belgique a investi dans sa colonie plus de six milliards et qu'elle y a construit 3.500 kilomètres de voie ferrée. Etant donné les sommes dépensées au Congo français, nous ne pouvions pas espérer un pareil résultat.

M. PAUL DOUMER.- Aussi n'ai-je pas parlé de votre responsabilité, mais de celle du pays. La France n'a pas fait le même effort que la Belgique.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Pour le Congo belge, je peux vous donner ce renseignement que le Roi Léopold y avait engagé toute sa fortune personnelle, si bien qu'à un moment donné, ayant épuisé ses ressources, il dût supplier le Parlement Belge de lui avancer 25 millions.

En ce qui concerne le tracé du chemin de fer, les études ont établi que sauf dans la traversée du Mayumbe c'est-à-dire, entre le kilomètre 50 et le kilomètre 140 où les difficultés sont considérables, il n'y a pas de difficultés particulières. C'est la plaine. Le principe que nous avons suivi c'est d'établir un tracé aussi court et aussi économique que possible.

Pour la traversée du Mayumbe, un projet très précis est en voie d'exécution. Le flottement qui vient d'être signalé tient à ce que deux conceptions différentes se sont heurtées. Les premières études remontent à 25 ou 30 ans. Or, à cette époque un tunnel de l'importance de ceux du Mayumbe paraissait impossible à exécuter aux colonies. Aussi avait-on cherché à tourner cette contrée. Au contraire, dans les études récentes, comme l'outillage est devenu très perfectionné, la traversée du Mayumbe ne présente pas des difficul-

tés parfaitement surmontables. Cette traversée économisera un parcours de 40 Kilomètres. Il n'y a donc pas à hésiter.

M. PAUL DOUMER.- Il est inquiétant de commencer la construction d'un chemin de fer avant que toutes les difficultés techniques soient résolues. Il ne faudrait commencer la construction que lorsque les études seraient complètement terminées.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- L'étude en ce qui concerne la traversée du Mayumbe est entièrement faite et le tunnel sera attaqué à la fin de l'année.

La région entre le kilomètre 50 et le kilomètre 180 est extrêmement difficile. On l'a comparée à une douzaine d'oeufs dans un plat : des sortes de pitons se dressent un peu au hasard, qu'il faut escalader successivement. A cause de cette difficulté on avait parlé autrefois de tourner la région. Aujourd'hui on a décidé de suivre le cours d'une rivière en développant la voie au flanc de la montagne. On franchit la ligne de partage des eaux par un tunnel à double dos d'âne. Puis de l'autre côté on retrouve une autre rivière qui conduit de nouveau dans la plaine.

Cette région était autrefois totalement inconnue à ce point que jamais on avait songé à y faire passer même une route. Une route va y être construite dans quelque temps. Actuellement des milliers d'hommes sont chargés du ravitaillement dans la montagne. Une fois la route achevée, le ravitaillement se fera par camions jusqu'à l'entrée du tunnel.

La voie avait été prévue primitivement à un mètre.

C'est la largeur adoptée dans toutes les colonies françaises. Mais l'A.E.F. n'est pas en Afrique du nord ni en Afrique occidentale; elle se rattache à l'Afrique du Sud. Or toutes les voies ferrées de l'Afrique du sud sont des voies de 1 m. 057. Le seul chemin de fer avec lequel nous puissions nous raccorder, celui dont nous sommes le prolongement est à 1.057. Il serait donc absurde de construire une voie d'un mètre.

La décision prise à cette occasion est tellement importante qu'à peine connue, M. CARTON, le ministre belge, a envisagé la possibilité d'un raccordement du chemin de fer belge avec le nôtre et la construction d'un pont sur le Congo.

La longueur totale sera comprise entre 300 et 350 kilomètres.

M. PAUL DOUMER.- L'étude n'est pas très poussée puisque la longueur n'est pas définitive ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- C'est qu'on a modifié la conception primitive. Primitivement on cherchait à relier les centres existants sur le trajet de la voie ferrée. Or ces centres sont de simples villages nègres. A Loudima, par exemple, il y a trois cases en terre pour les administrateurs et 200 cases indigènes. On ne doit pas changer le tracé d'un chemin de fer pour passer par un pareil village. Si nous voulons que notre chemin de fer soit le grand chemin de fer de l'Afrique centrale, il faut qu'il soit aussi court que possible. Ce sont les centres qui viendront au chemin de fer.

Avec cette nouvelle conception, nous espérons gagner une trentaine de kilomètres.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.-

Un chemin de fer électrifié peut avoir un tracé beaucoup plus court, dont l'exploitation est plus économique, qu'un chemin de fer à vapeur. Aussi est-il nécessaire, comme l'a indiqué M. CHAGNAUD avec beaucoup de compétence, de faire étudier de toute urgence cette question de l'électrification.

M. LE MINISTRE.- Je suis complètement d'accord avec vous. J'ai fait envoyer l'autre jour par M. le Gouverneur général un cable à la colonie pour demander qu'on fournisse rapidement les études à ce point de vue. Nous attendons les propositions écrites de la compagnie pour nous déterminer.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.-

Mais la compagnie a-t-elle intérêt à l'électrification ?

M. CHARLES DUMONT.- Quel matériel construit-elle ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Il y a deux compagnies celle qui construit et celle qui étudie la question de l'électrification. La première, c'est la compagnie des Batignolles. Elle a un contrat net, précis, d'une forme très acceptable, pour la traversée du Mayumbe. Une autre société m'a offert d'étudier la question de l'électrification de la ligne. J'ai répondu : faites moi des propositions, si vous pouvez faire des études sérieuses à des conditions acceptables, je suis disposé à les accueillir.

Peu importe donc déjà à ce point de savoir si la compagnie des Batignolles a intérêt ou non à l'électrification puisque ce n'est pas elle qui fait les études. Mais il y a plus. Dans le contrat qu'elle a signé, il a été prévu qu'il sera demandé au compte des réparations

c'est-à-dire à l'Allemagne tout ce que celle-ci pourra fournir. La compagnie des Batignolles n'a pas accepté facilement cette clause car elle fabrique des locomotives, des wagons et qu'elle a des intérêts dans une maison de rails, mais nous avons pensé que dans l'état actuel des finances françaises, il fallait s'adresser à l'Allemagne. Ainsi une commande de 9 millions de rails et 11 millions de locomotives et de wagons a été faite aux Allemands.

M. CHARLES DUMONT.- Est-ce que la question a été examinée au point de vue du régime international des chutes du Congo ? Les chutes de Stunley-pool sont, en effet, sous un régime international d'après l'acte de Berlin. La France peut-elle capter ces sources en partie ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Nous pourrions nous entendre à ce sujet avec les Belges.

M. CHARLES DUMONT.- Il ne suffit pas ^{de} décider l'électrification de la ligne. Si vous prenez cette résolution vous songerez peut-être à utiliser les chutes de Stanley Pool car aujourd'hui on transporte facilement à 350 kilomètres un courant de 150.000 volts. Mais vous serez obligé d'engager avec la Belgique des tractions fort longues. C'est pourquoi cette question de l'électrification nous paraît dominer toute la question.

Il serait désirable, certes, que la ligne soit électrifiée. Aussi l'étude va-t-elle être faite à cet égard rapidement. Mais je suis un vieux colonial et j'ai déjà eu à faire l'étude de l'électrification d'un

chemin de fer qui se présentait beaucoup moins bien que le nôtre. Je veux parler du Kayes au Niger. Il a été construit il y a 40 ans, à une époque où l'on ne croyait pas aux colonies. C'était un chemin de fer stratégique avec de fortes rampes; sur les ponts on ne peut faire passer que des locomotives de 19 tonnes, si bien qu'un train ne peut remorquer que 40 tonnes de poids utile. Lorsque j'étais au Soudan, j'ai signalé au Gouverneur Général qu'il y aurait intérêt à électrifier le Kayes-Niger. Les chutes d'eau existaient, on les connaissait. On a confié l'étude à une société tout à fait qualifiée. Cette étude a montré que l'électrification coûterait 85 millions ! Cela représente une annuité de 7 à 8 millions par an pour l'intérêt et l'amortissement. Même si le trafic du Kayes-Niger était quintuplé; l'opération resterait encore déficitaire.

C'est-à-dire que l'électrification d'un chemin de fer est une très grosse affaire. Il ne suffit pas de dire qu'il y a des chutes et qu'on y prend de l'eau.

Voici à cet égard un autre exemple. Le chemin de fer belge de Matadi à Kinchassa a de très fortes rampes : Un train de 50 tonnes dépense 6 tonnes de charbon à 319 Frs la tonne. Aussi les Belges, il y a 15 ans, ont-ils envisagé l'électrification de cette ligne. Mais ils n'ont pas encore pris position et songent-ils seulement à l'électrification d'un tronçon de 90 kilomètres à partir de Matadi. Ils estiment que l'opération ne sera avantageuse que lorsque la ligne aura un trafic de 500.000 tonnes.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES COLONIES.-
Mais le chemin de fer existe dans cette hypothèse,

alors que dans la nôtre, il faut le construire.

M. CHARLES DUMONT.- Un spécialiste de Genève a déclaré que cette région des grandes chutes était celle où l'électrification était le plus commode. Il y a en effet, les grandes chutes du Congo. Songe-t-on à les utiliser ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Il y a deux façons de concevoir l'électrification d'un chemin de fer : en utilisant les grandes chutes du Congo, ou en utilisant les chutes qu'on peut trouver le long du trajet. L'électrification par les grandes chutes du Congo nous assurerait une force pratiquement illimitée, mais au prix de travaux considérables. Le Congo est un fleuve qui dans la saison des basses eaux a un débit de 20.000m,c. Faire des barrages électriques sur un pareil fleuve, c'est donc une très grosse opération.

D'autre part, il paraît difficile, pour un chemin de fer de 500 kilomètres à voie unique, de n'avoir qu'une source d'énergie. Supposez que des bêtes sauvages un arbre qui tombe, une tempête démolissent vos transporteurs d'énergie électrique, vous aurez 15 ou 20 trains bloqués sans secours possible.

M. CHAGNAUD.- Il y a des voies de garage.

M. LE MINISTRE.- Les garages peuvent être très éloignés les uns des autres.

M. PAUL DOUMER.- C'est un problème énorme que d'envisager l'utilisation des grandes chutes. Si vous pouvez faire un bon chemin de fer en 4 ou 5 ans, cela vaudrait mieux que d'attendre 10 ans pour en avoir un parfait. Plus vous donnerez vite un débouché à votre colonie et plus vous aurez servi les intérêts de la France.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Nous sommes d'accord.

Pour le port d'aboutissement, ma réponse est affirmative : c'est Pointe Noire. Ce port n'a pas été découvert par M. AUGAGNEUR, ni par M. MERLIN. Il a été considéré par STANLEY comme le débouché naturel de l'Afrique centrale. En réalité tous ceux qui se sont succédé n'ont fait que ratifier le choix primitif de STANLEY. Certes il y a eu une campagne contre Pointe Noire....

M. LEBRUN.- Qui a failli réussir. Mais nous prenons acte de votre déclaration : c'est Pointe Noire qui a été choisi.

M. PAUL DOUMER.- Ce port a-t-il été étudié au point de vue hydrographique ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Parfaitement.

M. MARIO ROUSTAN.- Je remercie M. le Gouverneur Général d'avoir bien voulu entrer en relations avec un certain nombre ^{des membres} de la commission. Si tous les gouverneurs généraux faisaient ce que vous avez fait, la tâche de la commission des finances serait simplifiée.

Le chemin de fer électrique est-il possible ? Est-il économique ?

Est-il possible ? C'est une question qui rentre dans la compétence des spécialistes comme M. CHAGNAUD. Est-il économique ? Je vous ai exposé un certain nombre de raisons qui nous ont été apportées à la commission des colonies notamment par M. DALADIER, le prédécesseur de M. HESSE au ministère des colonies.

Y a-t-il économie à réaliser rapidement, comme le préconisait M. DOUMER, un chemin de fer, quitte à le recommencer dans 7 ou 8 ans ? Ou bien faut-il faire une étude complète qui permettrait d'utiliser dès maintenant les avanta-

ges de la traction électrique ?

Certains disent : le chemin de fer sera électrique, ou il ne sera pas. Notre état d'esprit est différent. Nous disons que le chemin de fer sera ; mais nous nous demandons s'il ne serait pas plus économique de le faire électrique dès le début ?

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION DES FINANCES.- M. le Gouverneur Général a parlé de la traction à vapeur sur le Thiès-Kayes. Le rendement de ce chemin de fer est à peu près nul : il est dans l'impossibilité d'évacuer les marchandises du Soudan qui se trouve complètement embouteillé. Le Soudan pourrait prendre un bel essor si ses deux chemins de fer n'étaient presque inutilisables du fait du mode de leur traction. Sans compter que les conducteurs indigènes détériorent rapidement les machines à vapeur.

M. PAUL DOUMER.- Une fois établi, un chemin de fer à vapeur peut toujours être électrifié, la plate-forme et les superstructures sont les mêmes. Certes les chutes de STANLEY POOL peuvent donner des millions de chevaux de force, mais leur utilisation coûterait certainement très cher. Or il importe avant tout d'aller vite.

M. LE PRESIDENT.- Nous n'avons d'ailleurs pas à prendre position en ce moment. Lorsque la question viendra devant nous, nous l'examinerons.

M. MARIO ROUSTAN.- M. le Gouverneur général a parlé de l'organisation de l'assistance médicale et des médecins. Y a-t-il des médecins indigènes ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Non.

M. MARIO ROUSTAN.- Il y a des infirmiers et des infirmières indigènes ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Nous ne pouvons pas faire

d'assistance médicale sans des infirmiers indigènes.

M. CHAGNAUD.- On a parlé d'utiliser les chutes de Stanley pool, Pour le chemin de fer en discussion, 10.000 kilowats seraient suffisants. Comme le dit M. le Gouverneur général, l'électrification d'une ligne est une grosse affaire car l'équipement électrique coûte très cher.

Cependant il serait peut-être intéressant d'envisager l'électrification, non pas de la ligne tout entière, mais de cette partie de la ligne qu'on appelle la traversée du Mayumbe. Là, les rampes étant très fortes, et le charbon étant très cher, la dépense d'exploitation avec la traction à vapeur sera élevée. On pourrait donc utiliser la traction électrique dans cette partie du trajet en gardant la traction à vapeur dans la plaine. En tout cas, il y a là une raison de plus pour faire le plus rapidement possible une étude de la question.

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Nous sommes tout à fait d'accord avec vous pour une étude immédiate.

M. MARIO ROUSTAN.- L'essence coûte très cher ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- Très cher.

M. MARIO ROUSTAN.- Pouvez-vous vous servir du carburant national ? Autrement dit , la région peut-elle fournir des alcools ?

M. LE GOUVERNEUR GENERAL.- En quantité considérable. Il y aurait un intérêt national à faire un essai de fabrication en grand de l'alcool dans ce pays qui peut en fournir autant qu'on voudra.

M. MARIO ROUSTAN.- Voilà un renseignement très précieux.

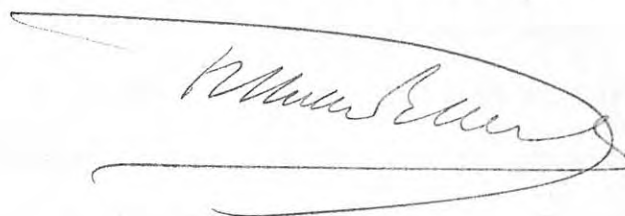
M. LE PRESIDENT.- Nous vous remercions, Monsieur le Ministre, ainsi que M. le Gouverneur Général, des renseignements que vous avez bien voulu nous apporter. Il vous appartient de juger les fonctionnaires qui sont sous vos ordres. Mais je suis convaincu que les membres des deux commissions seront unanimes pour déclarer que l'audition de M. le Gouverneur Général de l'A.E.F. a produit l'impression la plus favorable (Marques d'approbation).

M. LE MINISTRE.- Je vous remercie beaucoup, Monsieur le Président, de vos paroles de bienveillance. L'opinion que vous venez d'émettre à propos de M. le Gouverneur général, permettez-moi de dire que je la partage, je tiens à le dire devant lui.

M. le Ministre des colonies et M. le Gouverneur général se retirent).

La Séance est levée à 17 heures 10 minutes.

Le Président
de la Commission des Finances :



+++++

COMMISSION DES FINANCES

2^e Séance du Vendredi 3 juillet 1925

La Séance est ouverte à 15 heures 1/4, sous la Présidence de M. MILLIES LACROIX, Président.

PRESENTS : MM. MILLIES LACROIX. PAUL DOUMER. DEBIERRE.

BOUCTOT. ROUSTAN. HERVEY.

EXCUSE : M. HENRY CHERON.

AVIS FAVORABLE A L'ADOPTION DU PROJET
DE LOI RELATIF AU RELEVEMENT DES PENSIONS
DES OUVRIERS MINEURS, DE LEURS VEUVES ET
DE LEURS ORPHELINS.

M. DEBIERRE. Rapporteur. de l'avis à émettre par la Commission sur le projet de loi, adopté par la Chambre, tendant à faire bénéficier les ouvriers mineurs d'un relèvement de pension et à améliorer la situation de leurs veuves et de leurs orphelins, expose que le vote de ce projet n'est susceptible d'aucune répercussion sur le budget de l'Etat, celui-ci ne devant jamais verser à la Caisse autonome de retraites des ouvriers mineurs qu'une contribution forfaitaire de 20 millions de francs. Les relèvements de pension édictés par ledit projet n'entraîneront de sacrifices nouveaux que pour les mineurs eux-mêmes et pour les exploitants de mines. Dans ces conditions, M. LE RAPPORTEUR propose d'émettre un avis favorable à l'adoption du projet de loi.

La proposition de M. LE RAPPORTEUR est adoptée.

La Séance est levée à 17 heures 20 minutes.

Le Président de la commission des Finances: