

Rapport  
de M. P. L. de Brazza

---

Voyages d'Exploration  
et établissement de deux Stations françaises  
dans le Haut Ogooué et le Congo.

---



Avant de rendre compte de ma dernière mission dans les bassins de l'Ogôoué et du Congo, je dois rappeler sommairement les résultats des travaux accomplis dans ces régions de 1875-1879.

Tandis que Stanley, traversant l'Afrique de l'Est à l'Ouest, reconnaissait le cours du Congo, je découvris entre le Gabon et le grand fleuve, la voie directe de l'Ogôoué et de l'Alima. Plus au sud, les Portugais rêvaient de mettre leurs établissements d'Angola en communication avec le Congo, par la voie du Kouanza, la route de Malangé à Cassangé et la vallée du Couango, affluent du Congo. Brito Cappelto et Ivens étaient sur cette route.

Situation en 1879.

Le but de toutes ces tentatives est facile à saisir. L'Afrique équatoriale apparaissait en effet sous son véritable aspect : qui nous montre un immense plateau, dont les richesses considérables peuvent être facilement drainées en suivant trois directions principales :

A l'Est par les grands lacs et le Nil;

Au Sud par la Vallée de Lambèse;

A l'Ouest par le Congo;

Malheureusement, le plateau africain central, draine tout entier par le Congo, loin de s'incliner en pente douce vers la Côte, en est séparé par une série de terrasses ou échages parallèles, que ce fleuve doit traverser en cascades, chutes et rapides. Ainsi de Niame à 500 kilom. de la côte, à Vivi à 200 kilom. de l'embouchure du Congo, ce fleuve présente 32 chutes ou cataractes, obstacles infranchissables.

Ces obstacles ne découragèrent pas Stanley, dont le plan excessivement simple, n'exigeait que des millions. Stanley les trouva et repartit en 1879. Abordant de face la difficulté, il allait ouvrir à travers ravins et montagnes, sans chercher à les tourner, une route

parallèle au Congo; en profitant des espaces libres entre les rapides pour y lancer des vapeurs

Si, par sa longueur, la route des Portugais entre Angola et le Congo ne nous inspirait aucune crainte et concurrence sérieuse, en était-il de même du projet de Stanley? Devions-nous assister les bras croisés à la lutte de l'intrépide explorateur contre les obstacles de la nature, et peut-être à son triomphe qui assurerait, à notre détriment, la prépondérance des intérêts dont il était le représentant.

À l'énergie de Stanley nous avons opposé notre persévérance et notre célérité. Comprenant l'importance de la voie directe et relativement facile de l'Angola et de l'Uluma, que trois ans de séjour dans le pays nous avaient ouverte; comprenant la nécessité de sauvegarder et d'étendre notre influence dans ces contrées, le Ministère des Affaires Étrangères mit à ma disposition une somme de Deux mille francs, et ultérieurement, Monsieur le Ministre de l'Instruction publique voulut bien me charger de continuer avec le Docteur Hallay l'œuvre que - envoyé en mission dans ces contrées par Monsieur le Ministre de la Marine -, j'avais commencée en 1875.

C'est ainsi qu'après une première campagne de 3 ans, je quittai l'Europe le 27 décembre 1879. Cette fois je partis du jour au lendemain et seul, car il fallait avant tout assurer à la France une priorité de droits et d'occupation sur le point le plus rapproché de l'Atlantique où le Congo intérieur commence à être navigable, il fallait sauvegarder, sans retard, notre avenir dans cette contrée qui, rendue importante par les dernières découvertes, devenait l'objectif de toutes les nations.

Le D<sup>r</sup> Hallay, chargé de terminer nos préparatifs d'exploration, devait venir me rejoindre, en amenant les vapeurs démontables, destinés à naviguer sur l'Uluma et le Congo. En attendant, mis par le Ministère de la Marine, à la disposition du Comité Français de l'Association africaine, et avec son concours, j'allais remplir les instructions du Comité, consistant à choisir l'emplacement de deux stations hospitalières et scientifiques et à y apposter 2 Européens.

L'une de ces stations établie sur le Haut-Angola devait servir de point de départ pour nous ouvrir la voie du Congo, l'autre sur le Congo même, devait servir de base d'opération et de point d'appui à

l'action humanitaire et civilisatrice que la France était en droit d'exercer dans ce pays, situé à portée de notre colonie française du Gabon.

Mission  
de Monsieur de Brazza  
1879 - 1882.

Cette mission, qui ne devait durer que huit mois, se prolongea deux ans et demi, pour une cause indépendante de ma volonté: le retard dans l'arrivée du chef des stations. Je dus, en conséquence, non-seulement constituer plus complètement la première station, celle du Haut-Ogôoué, mais encore, ayant la responsabilité des hommes que j'avais établis sur les emplacements choisis, - conserver pendant dix-huit mois la direction de cette première station, et pendant 15 mois, prendre soin des hommes établis sur le Congo.

Comme chef provisoire des stations, je crus rigoureusement de mon devoir de préparer les moyens d'action pour l'expédition qui, sous les auspices du gouvernement, devait s'organiser en Europe après mon départ.

N'ayant pas le droit de mettre à charge du Comité le surcroît de dépense occasionné par l'entretien des stations pendant 18 mois, puisque je n'avais pas mission de les diriger, ne pouvant, non plus, mettre à charge du Ministère de l'Instruction publique, les dépenses relatives à la mission, dont ce ministère m'avait chargé après mon départ, puisque j'ignorais la solution donnée aux démarches entreprises et ne disposais pas des fonds attribués à l'expédition projetée; mais il s'agissait d'intérêts considérables auxquels me liait une responsabilité dont je ne pouvais m'affranchir; je n'hésitai donc pas à accepter personnellement la lourde charge de la situation.

Fondation  
de Franceville.

Après avoir organisé les moyens de transports directs entre la station future et les établissements de la côte, en amenant les peuplades riveraines à renoncer aux monopoles de la navigation qu'ils s'approprièrent sur certaines parties du fleuve, je fondai, six mois après mon départ, près de Nghimi, dans le pays des Ondombo et des Oumbo - notre station du Haut-Ogôoué appelée aujourd'hui Franceville.

Située près du Confluent de l'Ogôoué et de la rivière Passa, dans un pays salubre, fertile, habité par une population pacifique et dévouée à nos intérêts, notre station se trouve ici en communication directe avec le Gabon, dont 875 kilom. la séparent, elle est à 120 kilom. du point où l'Alima, affluent du Congo, commence à être navigable.

Croyant que je serais suivi de près par le matériel et le chef de

Ouvrière  
de l'Ogôoué supérieur  
au commerce.

la première station, j'envoyai pour le chercher, l'évêque mécanicien Michaud, à la tête de 140 indigènes Adouma et Okanda, montés sur les 44 pirogues que j'avais acquises à la station. - Pour la première fois les indigènes du Haut Ogôoué, brisant des monopoles séculaires, arrivaient jusqu'à la côte. Par ce seul fait le cours supérieur du fleuve se trouvait désormais ouvert au Commerce européen.

Au commencement de Juillet, confiant notre station à la direction du quartier-maître Noquez, je partis pour Ntamo sur le Congo. - Sur cet itinéraire d'environ 500 kilom. en pays inconnu jusqu'alors, notre bonne réputation, acquise depuis 1876 dans le Haut Ogôoué, nous valut partout un excellent accueil des populations Batéké, Achicouya, Aboma, etc.

Avant même d'arriver à Ngampéy, je reçus la visite d'un chef envoyé par le roi Makoko, pour me servir de guide dans ses Etats qui s'étendent sur la rive droite du Congo, jusqu'à Ntamo.

On se rappelle sans doute que Stanley avait descendu le Congo, ne laissant d'autre souvenir de son passage, que celui des trente deux combats qu'il avait livrés. Moi-même, subissant le contre coup des hostilités qu'il avait semées, lors de ma première tentative pour descendre l'Alima en 1878, j'avais dû me battre contre les Apfouions qui sont les maîtres de la navigation du Congo, de l'Alima, de la Licona et de l'Ikélémba, entre Ntamo et le pays des Mangala.

Je n'oubliai pas que le premier voyage dans le Congo intérieur, après celui de Stanley - ne pouvait être qu'un voyage de pacification, et je n'étais pas très rassuré sur la manière dont seraient accueillies les propositions de paix que j'allais faire aux Oubaudji, dans le but d'assurer la tranquillité de notre future station du Congo, ainsi que la navigation du fleuve et de ses affluents.

Mais, mes dispositions conciliantes une fois connues, je recueillis ici le bénéfice des procédés pacifiques que j'avais toujours employés, et ma situation fut d'autant plus facile que Stanley avait semé la terreur parmi ces populations.

Non seulement le roi Makoko fut le premier à rechercher notre

amitié, mais encore il appuya de toute son influence nos négociations avec les Oubandji.

Le 10 Septembre 1880, Makoko demandait à notre pavillon une protection contre les hostilités qui pouvaient de nouveau surgir dans le Congo intérieur entre les indigènes et les Européens, dont on annonçait la prochaine apparition; il signait un traité dont la copie est jointe à ce rapport et aux termes duquel il plaçait ses États sous la protection de la France et nous concédait, à notre choix, un territoire pour l'établissement d'un village, qui ouvrirait aux blancs français une nouvelle route d'accès dans la contrée.

Pacification  
des Oubandji.

Quelques jours plus tard, à Ngunchouro, la paix ayant été conclue entre nous et les Oubandji, je descendis le Congo, jusqu'à Mlamo, espèce de lac formé par un écartement des rives, au moment où le fleuve va s'engager dans les rapides. - Après avoir choisi pour notre concession, le territoire situé sur la rive droite, entre les rivières Impila et Djoué, je convoquai tous les chefs voisins à Mlamo.

Prise de possession  
du territoire cédé  
par Makoko.

C'est seulement sur la partie du terrain concédé que peuvent déboucher dans le Congo intérieur, les grandes voies de communication qu'on voudrait établir par la suite sur la rive droite.

Occupation de Mlamo  
appelé Brazzaville par  
la Société de  
Géographie.

J'y laissai le sergent Malamine et trois hommes à la garde de notre pavillon et je partis pour le Gabon, où je pensais que le D<sup>r</sup> Ballay devait déjà être arrivé.

L'itinéraire rapproché du Congo que je suivis entre Mlamo et Visi, me permit d'apprécier les difficultés de l'entreprise de Stanley.

Sur tout ce parcours, le Congo traverse un pays très accidenté; c'est un entassement de montagnes séparées par des ravins, dont la profondeur varie entre 50 et 200 mètres. Sans compter un grand nombre de torrents, le long de ces perpétuelles montées et descentes, il lui faut hisser et assaler, tour à tour les vapeurs démontés qui, lancés définitivement en amont des cataractes, iront sillonner les 12.500 kilom. de voies navigables sur le Congo et ses affluents, et drainer les produits d'un bassin aussi étendu que le tiers de l'Europe.

Importance du but  
commun poursuivi  
par Stanley et de Brazza.

Cette entreprise n'est pas seulement une nouvelle preuve de la ténacité de Stanley - on ne dépense pas des millions sans un but aussi platonique. Pour qu'un petit pays, comme la Belgique, ne recule pas devant de telles dépenses et toutes celles que l'avenir laisse entrevoir, il lui faut une

confiance dans les résultats. Qu'importe, en effet, aujourd'hui, une dépense de quelques millions pour acquérir des droits, et demain celle de cinquante à soixante millions, pour tracer un chemin de fer à travers tous les obstacles possibles, si le commerce de l'Afrique équatoriale doit se chiffrer par des milliards !

Importance  
du Congo intérieur  
navigable.

Les relations de tous les voyageurs ont confirmé ces vues sur l'importance du marché de l'Afrique équatoriale que draine le Congo intérieur. Si je n'ai pas à rentrer ici dans le détail de ses productions aussi riches que variées, je dois au moins faire remarquer le fait, que de toutes les grandes artères fluviales de l'Afrique, aucune ne peut rivaliser avec le Congo intérieur. Par sa position centrale et la disposition en éventail de tous ses grands affluents, il semble comme une artère gigantesque, prête à vivifier toutes les forces des contrées extrêmes, depuis le Soudan jusqu'aux bassins du Nil, des grands lacs et du Kambèse.

En outre, et cela est un fait capital, l'élément Musulman n'a pas pénétré ici, et l'on n'y rencontre pas ce fanatisme qui peut rendre difficiles nos entreprises dans le bassin du Sénégal et du Haut-Niger.

Si donc l'entreprise de Stanley, audacieuse en apparence, est, en réalité, parfaitement justifiée, abandonnerions-nous notre situation acquise, à peu de frais, et infiniment meilleure que celle de Stanley, que nous avons devancé deux fois, en nous assurant la voie de l'Alima et en prenant pied à Mtamo ?

Difficultés d'une route  
latérale, aux rapides  
du Congo.

Sans doute cette dernière acquisition n'aurait qu'une valeur relative, tant que nous n'aurions pas trouvé une voie de communication entre Mtamo et l'Atlantique, car l'escalier de 300 kilom. de Stanley ne peut être considéré comme une voie commerciale et ne saurait répondre aux besoins d'un transit de premier ordre ; - mais si le temps me manquait alors pour reconnaître la route la plus avantageuse, je recueillis à ce sujet des renseignements que je comptais mettre à profit plus tard.

Pressé d'arriver au Gabon, je m'arrêtai à peine chez Stanley, qui se trouvait près de Vivi. Je m'y embarquai sur "la Belgique" et le 16 décembre 1880, j'arrivai au Gabon. J'y trouvai Michaud qui était descendu pour la deuxième fois aux factoreries pour chercher le D<sup>r</sup> Ballay et le personnel des stations. Le D<sup>r</sup> Ballay n'était pas arrivé.

Je pensai alors aux hommes que j'avais laissés dans les deux stations. Devais-je les abandonner, sans ressources, à l'intérieur ? En présence de la responsabilité qui pesait sur moi, je repartis pour Franceville au bout de 24 heures.

Nos 2 stations furent ravitaillées. — Une route carrossable de 120 kilomètres dont 45 furent rendus praticables par nos soins, fut ouverte entre Franceville et le point choisi sur l'Alima pour lancer nos vapeurs; un service général de transport fut assuré ici, comme je l'avais fait pour le cours entier de l'Égoué; en fin, du Gabon au Congo, toutes les populations, gagnées par nos bons procédés et unies à nous par leurs intérêts dans un même sentiment de bienveillance, voyaient dans le pavillon français, un emblème de liberté, de paix, un gage d'heureux avenir, grâce aux relations qu'il leur ouvrait avec la côte.

Cette était la situation, lorsque le 27 Septembre 1881, M<sup>r</sup> Mixon, enseigne de vaisseau, désigné pour prendre la direction de notre première station, arriva à Franceville, avec tout son matériel sur les pirogues que j'avais envoyées pour la quatrième fois le chercher, de même que le D<sup>r</sup> Ballay.

A cette époque, je me trouvais aux sources méridionales de l'Alima. Trop malade pour me rendre à Franceville, je venais d'y envoyer un homme pour chercher des médicaments et prévenir que j'étais prêt à aller chercher à la station le D<sup>r</sup> Ballay et son vapeur, avec 500 porteurs de l'Alima, et que tout était prêt pour transporter son matériel sur ce fleuve. La réponse de M<sup>r</sup> Mixon m'apprit que les réparations nécessitées par l'état défectueux du matériel retiendraient longtemps M<sup>r</sup> Ballay au Gabon, et tout faisait même prévoir qu'il allait retourner en Europe.

Dès lors je devais, d'après une dépêche du Comité de Juin 1880, remettre entre les mains de M<sup>r</sup> Mixon, une œuvre dont il ne restait plus qu'à lever parti. Mon rôle et ma responsabilité dans la fondation de nos stations hospitalières et scientifiques avaient pris fin, mais si je voulais que mon retour fut encore utile à la science, je devais poursuivre ma tâche jusqu'au bout, en cherchant une route commerciale pour relier directement la station de Mamo à la côte, c'est à dire le Congo intérieur navigable à l'Atlantique.

Je savais qu'après ma visite Stanley avait essayé de gagner

Résultats obtenus.

Etude  
de différentes voies  
de communication

Malamine ex de détourner les chefs indigènes de leurs engagements envers nous, mais il n'y avait pas là de quoi s'alarmer. Nos intérêts étaient entre des mains fidèles et dévouées, et ma présence à Ntamo n'était pas nécessaire pour faire respecter nos droits. D'ailleurs l'officier qui me remplaçait, n'avait pas eu devoir profiter des relations que je m'étais créées, pour envoyer un nouveau ravitaillement, que je m'offrais d'escorter moi-même. Il avait tenu à prendre toute entière la direction de notre station. Aussi dégagé de toute responsabilité, je me lançai de nouveau vers l'inconnu et remettant à Mixon le reste de mes marchandises et le surplus de personnel que j'y destinais, je n'emportai que l'indispensable pour mon nouveau voyage.

J'étais déjà en route, lorsqu'au commencement de Février 1882 apprenant que M<sup>r</sup> Mixon avait eu des difficultés avec les Batéki des bords de l'Alima, et craignant que cela ne retardât son arrivée à la deuxième station, j'expédiai deux hommes à Malamine avec quatre charges de marchandises, dont je pouvais absolument me passer.

Par cette même occasion, j'envoyai au sergent Malamine, l'ordre de se mettre à la disposition de M<sup>r</sup> Mixon, et aux chefs Batéki le signe par lequel ils devaient reconnaître que je lui avais délégué provisoirement mes droits. D'ailleurs il avait été convenu avec M<sup>r</sup> Mixon qu'il fallait, à tout prix, conserver notre position à Brazzaville, et que j'allais en Europe pour faire ratifier le traité qui nous la donne.

Ceci fait, je pouvais donc sans inquiétude m'élancer de nouveau vers l'inconnu.

J'arrivai le 9 Mars sur les bords du Niari, - dont la source orientale est voisine de celle de la rivière Djoué, et qui va se jeter dans l'Océan sous le nom de rivière de Quillou.

Découverte  
de mines  
de cuivre

Riche en mines de cuivre et de plomb, le bassin du Niari est séparé de celui du Congo par des montagnes qui ne laissent entre elles qu'un seul passage facile. Le passage est situé à la hauteur du coude formé par le Niari à son confluent avec le Ndouo, de sorte que la véritable voie de communication entre Ntamo et l'Atlantique se dirige presque droit à l'Océan, sans présenter d'autre obstacle à la construction d'une ligne ferrée, que le passage du col entre la vallée de Djoué qui débouche à Brazzaville et celle du Niari généralement plate et facile - qui se débouche à

## l'Atlantique

Decouverte de la voie  
la plus avantageuse  
pour relier le Congo  
interieur navigable  
à l'Atlantique.

Fixé sur la valeur de la route du Niari, je l'avais abandonnée pour étudier si, dans la région au Nord de Niari, il n'y avait pas une bifurcation de la voie que je venais de découvrir, lorsque arrivé dans un village Buhamba, je fus attaqué par des indigènes qui n'avaient jamais entendu parler de moi. Sauf ce petit incident, d'ailleurs sans importance, le retour s'effectua heureusement. Le 17 Avril, je fus accueilli à bras ouverts par le supérieur de la Mission française et par les commerçants de Landana et le 7 Juin 1882 j'arrivai à Paris.

Ici, je me fais un devoir d'attirer l'attention sur les services de mes vaillants collaborateurs : M<sup>r</sup> Michaud et le sergent Malamine qui, à des titres différents, ont puissamment contribué au succès de ma mission. Je ne saurais moins faire pour eux, au moment où je vais résumer le résultat de cette nouvelle campagne de deux ans et demi.

Résultats scientifiques  
de la dernière mission  
de Monsieur de Brazza.

En d'abord au point de vue scientifique, nous avons obtenu des résultats qui ne seront point stériles :

Les études orographiques de la contrée qui entoure notre colonie, du Gabon et qui s'étend jusqu'à la rive droite du Congo, ont donné une solution complète.

La ligne du partage des eaux entre le bassin du Congo et l'Ogôué, a été nettement établie. Le cours du Congo, à partir du 3<sup>e</sup> de latitude jusqu'à Stanley-Pool, que nous connaissions seulement par le rapide passage de Stanley, a été mieux étudié, et nos observations nous ont permis de rectifier la position du point le plus important de ce fleuve : Stanley-Pool, qui fut marqué 80 milles plus près de la Côte.

La route ouverte dans l'intérieur des terres situées sur la rive droite du Congo, traversant le pays des Babouende et des Basoundi, nous a fait connaître la constitution géologique de ce pays.

L'itinéraire nouveau par lequel, du haut de l'Ogôué, j'ai traversé le triangle compris entre ce fleuve et le Congo, m'a permis de marquer

sur une carte provisoire, qui sera bientôt suivie d'une autre plus complète, des noms et des positions inconnus dans ces espaces vierges de toute indication géographique.

Le parcours sinucua que nous effectuâmes, représente une longueur de plusieurs milliers de kilom. et nos levés à la boussole, accompagnés de déterminations au baromètre anéroïde, contrôlés par des observations hypsométriques, nous ont acquis des données très utiles sur les altitudes de notre itinéraire, qui sera définitivement fixé sur la carte par de nombreuses observations astronomiques remises à M<sup>r</sup> d'Abbadie.

Une collection de pierres et de minéraux, recueillis le long du chemin, a permis à M<sup>r</sup> Daubree de classer géologiquement les terrains parcourus.

Nous avons aussi recollé des renseignements utiles et précis sur la densité de la population; notre séjour assez prolongé dans ces régions, nous a permis d'en faire le dénombrement approximatif, de compter les tribus, d'étudier les mœurs, les aptitudes, les intérêts et la religion de ces peuplades.

Les notions scientifiques pourront être utilisées, non seulement par notre gouverneur du Gabon, mais aussi par tous voyageurs qui voudra étudier ces contrées ou les traverser pour se rendre dans le centre de l'Afrique.

Nous n'avons pas négligé, non plus, la question économique et nous possédons aussi des notions exactes sur la quantité et la qualité des produits indigènes tels que: ivoire, caoutchouc, huile de palme, arachide, etc. et sur leur développement à venir dans toute la région.

Notre collection minéralogique prouve l'existence de riches mines de plomb et de cuivre dans la vallée du Niari.

Mais la plus importante découverte que nous fîmes, fut celle du passage facile qu'offre cette vallée du Niari et celle de la rivière Adjoué, pour relier dans l'avenir, par une voie ferrée, Brazzaville à la côte. — le Congo intérieur à l'Atlantique.

L'avenir viendra prouver la valeur économique de ce passage et nous espérons que ce sera pour constater les avantages que la France aura remportés si elle profite de cette indication.

Les intérêts moraux d'un pays, étroitement liés aux intérêts commerciaux, dépendent de son influence politique, ne soyons donc pas les derniers à mettre en communication directe avec l'Europe ces 80 millions de population.

noire de l'Afrique équatoriale qui ouvrirent leurs bras au premier arrivant.

La question du Congo, inconnue il y a cinq ans, ne l'est plus aujourd'hui; c'est pourquoi nous la voyons entrer dans sa période d'action. La France y est particulièrement intéressée, non-seulement comme puissance africaine de premier ordre, mais encore par les rapports étroits qui existent entre cette question et notre colonie du Gabon.

Resterions-nous inactifs et impassibles en présence de l'Angleterre qui a doublé en dix ans le tonnage de son exportation africaine, sans compter l'influence morale ou plutôt mercantile qu'elle exerce sur ces peuples lointains, au détriment de l'influence française, dont l'essence est sans contredit plus civilisatrice?

On a pu constater l'absence complète de tout élément musulman dans la contrée, ce qui offre la perspective certaine de pouvoir exploiter ces immense pays, sans redouter les incursions des pillards musulmans qui sont la terreur et la plaie de nos importantes possessions africaines.

Les stations africaines rendent des services incontestables, mais il faut que leur action soit à la hauteur de la situation. C'est là le seul moyen de leur donner, aux yeux des indigènes, un prestige que, sans cette condition, elles ne sauraient garder.

Du point de vue humanitaire, qui se rattache, plus qu'on ne pense, à la question scientifique et économique, nous avons étudié les causes qui ont maintenu la traite des esclaves, faite par les indigènes dans les contrées limitrophes de notre colonie du Gabon, et les remèdes qu'on pourrait appliquer, pour faire disparaître cette plaie qui désole la contrée. D'ailleurs ce fut le but principal que la France poursuivait en établissant ses stations africaines, dont l'influence peut réellement devenir salutaire, surtout dans cette contrée; en effet, grâce aux relations établies entre la côte et le cours supérieur de l'Ogôoué, le commerce qui en fut la conséquence, offrira aux indigènes des avantages plus sûrs que ceux de la traite des esclaves qui fut supprimée par ce fait.

Abolition de  
la traite des  
esclaves

Autour de notre station de l'Ogôoué, s'est groupée une population d'esclaves qui est venue chercher et qui a trouvé la liberté sous notre pavillon.

La fondation de nos stations nécessite l'étude du pays, de ses ressources, de son avenir. J'espère que la mise en œuvre des documents que-

j'ai rapportés, servira de preuve, que cette étude a été faite aussi consciencieusement, aussi complètement que possible. La sécurité des stations dépendait des bonnes dispositions des habitants; ceux-ci nous sont tout-à-fait dévoués, et la preuve en est, non-seulement dans les traités passés avec les chefs, mais encore dans ce fait que, du Gabon au Congo, les Courriers, que j'envoyais ont pu voyager sans crainte au milieu des populations parfois aussi compactes que celle de la France, et que nos convois de provisions et de marchandises ont franchi des centaines de kilomètres, sans aucune escorte.

Bien atteint

Enfin, tout a été fait pour assurer le succès d'une nouvelle exploration.

Mais après avoir servi les intérêts de la science et de la civilisation, nous croisons-nous quittes envers le pays? Évidemment non.

Je crois donc remplir un devoir, en terminant ce rapport par quelques considérations économiques et politiques, dont l'importance ne saurait vous échapper.

Il suffit de constater le mouvement significatif qui pousse différentes nationalités, tels que Belges, Allemands, Anglais, etc. vers les côtes et le centre africains, pour comprendre qu'ils cherchent fiévreusement à étendre leurs relations commerciales et leur influence politique, et qu'en ce moment, si nous n'y prenons garde, d'autres récolteront ce que nous avons semé.

Ne négligeons pas de saisir l'occasion qui se présente, de nous emparer, à peu de frais, d'un immense débouché qui alimentera notre navigation et notre industrie.

N'oublions pas que si la Belgique s'est élevée dans le Bas Congo des droits, qu'on n'ose pas contester, c'est uniquement parce qu'elle a la première établi à Vivi une station scientifique et hospitalière de commerce commerciale et politique de fait.

Il existe en Afrique une vaste mer intérieure, avec une étendue de côtes d'au moins 20.000 kilom. et une population évaluée à 80 millions d'hommes. En dehors des richesses qu'on peut tirer dans l'avenir du travail de cette population indigène et de la fertilité du sol, le temps a accumulé sur les rives de cette mer intérieure, des trésors qui peuvent entrer en exploitation du jour au lendemain.

L'étude approfondie que nous faisons de l'Ogôoué ouvre depuis peu

au commerce, dont le développement fut si rapide, en où l'on dédaigne la culture du café, du cacao, de la canne à sucre, du coton, le commerce de l'huile de palme, des amandes de palmiers, des arachides, de la cire, de la résine locale, des bois de teinturerie, de l'ébène et d'autres bois précieux, - pour trafiquer exclusivement l'ivoire et le caoutchouc qui rapportent 1000 %! - peut seule donner une idée de l'avenir de cette mer intérieure qui a nom : Congo et ses affluents

Mais les principaux résultats de notre dernière exploration ont été :

1<sup>o</sup> La découverte de la seule route vraiment praticable :

Celle du Niari qui aboutit précisément à notre station de Mamo (Brazzaville) clef du Congo intérieur

2<sup>o</sup> La conclusion du traité en vertu duquel le roi Makoko a mis cette clef entre nos mains.

Ainsi nos efforts n'ont pas abouti simplement à établir la priorité de nos droits et de nos découvertes, mais ils nous ont valu une situation toute-à-fait privilégiée, au double point de vue politique et économique.

Notre route par la vallée du Niari est la meilleure, la plus pratique, la seule qui réponde aux besoins d'un transit important, mais il faut l'ouvrir et la sauvegarder.

Il y a en Afrique quatre fleuves principaux : le Nil, le Zambèse, le Niger et le Congo.

La vallée du Nil inférieur tombera peut-être au pouvoir des Anglais - le bassin du Zambèse appartient aux Portugais; mais les Anglais s'avancant par le Nord du Granovahal vont le leur enlever dans un jour prochain - le Haut Niger nous appartiendra peut-être un jour, si nous parvenons à le soustraire à l'influence anglaise déjà établie par le Bas Niger dans le Haoussa. Le Soudan, par la Benoué, a son débouché naturel dans le Niger inférieur, où l'influence anglaise domine.

Que reste-t-il encore ? Le Congo et le Congo seulement.

Par conséquent l'avenir est à Mamo, notre station du Congo. Les premiers établis depuis deux ans, nous l'occupons, un traité nous le cède, ratifions-le, si nous ne voulons perdre, à tout jamais, notre influence sur cette vaste contrée, dont Mamo est la clef. Le commerce et l'industrie français, n'attendent que cette mesure, qui leur assure une protection.

effective, pour entrer dans la voie. Alors, sûrs de l'avenir, ils sauront trouver les capitaux nécessaires pour la construction d'un chemin de fer de 400 kilom. qui leur assurera, sans concurrence possible, le débouché du plus vaste ensemble de rivières navigables que la nature ait tracées en Afrique.

Saisissant maintenant la question au point de vue de notre avenir, que reste-t-il à faire après avoir ratifié le traité? La réponse est facile: Par la voie de l'Ogôoué, la station de Franceville et la route de l'Ogôoué à l'Alima nous sommes en communication directe avec le Congo intérieur. Conservons cette station, conservons le poste de l'Alima, lançons par cette voie dans le Congo intérieur, un vapeur qui nous rattachera à la station de Brazzaville; établissons-nous ensuite à l'autre bout de la voie, à l'embouchure de la rivière. Quillou et dans la vallée du Niari où notre industrie, comprenant ses intérêts, saura bien construire un chemin de fer.

Bien que cette entreprise n'ait rien à redouter de la part des indigènes, elle a besoin de la sanction du gouvernement. D'ailleurs l'esclavage n'étant aboli que de nom sur la côte inoccupée entre le cap S<sup>te</sup> Catherine et l'embouchure du Congo, la protection de nos intérêts aussi bien que la défense de la cause de l'humanité, justifieraient notre action sur cette côte, en permettant d'établir sans inconvénients, et à peu de frais, quelques postes de surveillance, le long de la rivière. Quillou ou Niari. Il n'y a aucune factorerie sur cette rivière. Nulle puissance européenne ne possède des droits sur la côte, entre le Gabon et Landana, la France seule y a des droits, puisque cette côte est limitrophe d'une de nos Colonies et forme l'accès direct à l'Océan, du cours supérieur d'un fleuve français. L'Ogôoué.

Si la Belgique, les Etats-Unis et l'Angleterre prétendent que le Congo est un trop grand débouché, pour qu'une seule nation s'en empare. Que le Congo intérieur soit neutre, mais comme notre pays se trouvera en possession des deux extrémités de la voie (Alima-Niari) qui relie le Congo à l'Océan, c'est en réalité nous qui posséderons la suprématie dans le Congo intérieur si nous savons corroborer les droits que la priorité d'occupation nous donne, par l'énergie de notre action pacifique.

Nous le répétons, la question du Congo, inconnue il y a cinq ans, entre maintenant dans sa période d'action. D'autres que nous convoitent la possession de cette contrée et n'attendent qu'un signe d'hésitation de notre part, pour s'y

installer à jamais. Stanley est déjà établi à Stanley-pool, sur la rive gauche du Congo, en face de nous.

C'est à nous de veiller, c'est à nous de profiter, sans tarder, de cette dernière ressource qui s'offre à l'avenir de notre influence et de notre industrie en nous assurant le marché colonial que reclament notre marine marchande, notre commerce et notre industrie.

Sur la brèche depuis 7 ans, j'ai pris la défense d'une cause qui se trouve désormais sur un terrain, où je suis impuissant à la défendre seul.

Que la France, favorisant l'expansion naturelle de notre colonie du Gabon, prépare sa prépondérance dans une vaste contrée qui, par la richesse de ses produits, la fertilité de son sol, la densité de sa population, non musulmane, et par le plus vaste réseau de voies navigables, que la nature a tracées en Afrique, est fatallement appelée à un grand avenir.

La question, dans tout son ensemble, se pose ainsi : Par l'Ogoué et ses stations, profitons du présent ; à Niama sauvegardons l'avenir.

L'avenir est à Niama.

Ratifions les traités qui nous le donnent. Prenons pied dans la vallée du Niari, à l'aide de stations scientifiques et hospitalières - de nom politiques de fait.

Il n'est pas de terme moyen dans cette question - Ou renonçons à tout jamais à notre influence future dans ces contrées, ou affirmons nos droits.





