



Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE EVORA

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation, Didactique)

HISTOIRE ET VALORISATION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DU CONGO BRAZZAVILLE DE 1921 JUSQU'À NOS JOURS

Grâce Tryphène PAMBOU

Orientador / Sous la direction de : Ana Cardoso de Matos

**« Cette dissertation n'inclut pas les critiques et
suggestions faites par le jury »**

**« Esta dissertação não contém as críticas e
sugestões feitas pelo júri »**

Évora, agosto de 2024 | Évora, août 2024

UNIVERSIDADE DE EVORA



Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation, Didactique)

HISTOIRE ET VALORISATION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DU CONGO BRAZZAVILLE DE 1921 JUSQU'À NOS JOURS

Grâce Tryphène PAMBOU

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso Matos**

« Cette dissertation n'inclut pas les critiques et les suggestions faites par le jury »

« Esta dissertação não contém as críticas e sugestões feitas pelo júri »

Évora, agosto de 2024 | Évora, août 2024

RESUMO

[Pt] História e valorização do património ferroviário do Congo Brazzaville de 1921 até aos dias de hoje

O ano de 1921 marcou uma viragem na situação do Congo Brazzaville, na medida em que, no quadro do desenvolvimento das colónias, a administração colonial decidiu construir neste território um caminho de ferro ligando a parte sul ao interior do país. Esta ferrovia denominada Congo Océan, construída entre 1921 e 1934, conseguiu modificar o território onde foi implantada desde a sua inauguração até aos dias de hoje e a vários níveis. Esta pesquisa aborda a história e a valorização do património ferroviário composto por linhas férreas e estações. Esta investigação pretende demonstrar os diferentes valores históricos, técnicos, sociais e económicos que fazem da ferrovia Congo-Oceano um património ferroviário digno de valorização.

Palavras-chave: História, Valorização, Património ferroviário, Congo Brazzaville

RÉSUMÉ

[Fr] Histoire et valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville de 1921 jusqu'à nos jours.

L'année 1921 a marqué un détournement de situation pour le Congo Brazzaville, dans la mesure où, dans un cadre de mise en valeur des colonies, l'administration coloniale décida de construire sur ce territoire un chemin de fer reliant la partie méridionale à l'intérieur du pays. Ce chemin de fer dénommé Congo Océan, construit entre 1921 et 1934, a su modifier le territoire sur lequel il s'était établi dès son inauguration jusqu'à nos jours et cela à plusieurs niveaux. Cette recherche aborde l'histoire et la valorisation du patrimoine ferroviaire constitué de tracés de fer et de gares. Cette recherche tient à démontrer les différentes valeurs historiques, techniques, sociales et économiques qui font du chemin de fer Congo Océan un patrimoine ferroviaire digne de valorisation.

Mots-clés : Histoire, Valorisation, Patrimoine ferroviaire, Congo Brazzaville

ABSTRACT

[En] History and promotion of railway heritage of Congo Brazzaville from 1921 until the present day

The year 1921 marked a modification in the situation of Congo Brazzaville, to the extent that, within the framework of developing the colonies, the colonial administration decided to build a railway on this territory connecting the southern part to the interior of the country. This railway called Congo Ocean, built between 1921 and 1934, was able to modify the territory on which it was established from its inauguration to the present day and on several levels. This research addresses the history and valorization of the railway heritage made up of iron lines and stations. This research aims to demonstrate the different historical, technical, social and economic values that make the Congo Ocean railway a railway heritage worthy of valorization.

Keywords: History, Promotion, Railway Heritage, Congo Brazzaville

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, j'aimerais remercier le Saint Esprit de Dieu qui ne m'a pas abandonné dans la rédaction de ce mémoire, en me conduisant dans la rédaction positive de ce sujet. Aussi, je tiens à remercier Dieu le Père qui a ouvert un chemin pour moi en me permettant d'intégrer et d'étudier dans ce programme TPTI où j'ai pu rencontrer des collègues formidables, des professeurs attentionnés.

Ensuite, j'aimerais apprécier Madame Cardoso qui a su me pousser afin que je donne le meilleur dans cette recherche. Aussi, je rends des éloges au Master qui a su ajouté une valeur à mon cursus scolaire.

Enfin, j'aimerais reconnaître le courage, la bravoure et la persévérance dont j'ai fait preuve pour achever ce projet. J'aimerais aussi remercier tous mes amis de l'université Marien Ngouabi de Brazzaville, qui ont tous cru en mes capacités et qui m'ont soutenu de loin.

ABRÉVIATIONS

ANOM	(Archives Nationales d’Outre-Mer Françaises)
AEF	(Afrique Equatoriale Française)
BNF	(Bibliothèque nationale de France)
CFCO	(Chemin de fer Congo Océan)
CEMAC	(Communauté économique et monétaire de l’Afrique Centrale)
SCB	(Société de construction des Batignolles)
PNUD	(Programme des Nations Unies pour le développement)

TABLEAU ET ILLUSTRATIONS :

Figure 1 : Le premier coup de pioche de construction du Congo Océan (février 1921) de droite à gauche le gouverneur général Augagneur, Madame Augagneur, Julien Maigret lisant le discours.....	16
Figure 2 : Esquisse topographique de la région du chemin de fer Congo Océan Feuille 1, Brazzaville - Kimbédi, établie par M.M. Jean Lombard, et A. Gousset	17
Figure 3: Carte de la République du Congo	18
Figure 4:Mémorial Pierre Savorgnan de Brazza inauguré en octobre 2006.....	24
Figure 5 : Carte schématique de la forêt du Mayombe dessin de Romanot ; Source BNF .	27
Figure 6: Le Mayombe au XXIe Siècle ; Source : IUCN	27
Figure 7:Œuvre cartographique de Léon Pierre Jacob Reconnaissances préliminaires pour l'étude des voies entre la côte du Loango et Brazzaville 1888	28
Figure 8 : Aperçue de la ligne en construction :	35
Figure 9: Entreprise de construction Des Batignolles	37
Figure 10: Travailleurs chinois sur les chantiers de la section de Pointe-Noire.....	42
Figure 11: Tunnel dans le Mayombe au kilomètres 90	43
Figure 12 : Entreprises générales de travaux public Des Batignolles.....	43
Figure 13: Etablissements OTTINO	44
Figure 14: Travaux de terrassement dans la région de Loukoula	47
Figure 15: Entrée du Grand tunnel de Bamba au km 140	48
Figure 16: Travailleurs se servant de perforeuses	49
Figure 17: La route des Caravanes avant les travaux	54
Figure 18: La route des caravanes avant les travaux	55
Figure 19: Pont sur le Djoué au km 19	56
Figure 20: Train sur le Pont du Djoué à Goma Tsé-Tsé.....	57
Figure 21: La voie à 2km de Brazzaville en 1934 après les travaux	58
Figure 22: La voie dans le Mayombe après les travaux	59
Figure 23. La gare de Brazzaville en 1934	62
Figure 24. La Gare de Brazzaville en 2024	62
Figure 25.La Gare de Pointe noire vers 1955	63
Figure 26.La gare de Pointe noire en 2024	63
Figure 27.La gare de Decauville.....	64
Figure 28.La gare de Pointe-Noire côté gauche	64
Figure 29. La Gare de Favre	65
Figure 30.La Gare de Dolisie en 1955	65
Figure 31. La gare de Dolisie en 2018.....	66
Figure 32. La Gare Les Saras.....	66
Figure 33.Gare de 1ère classe de Mindouli	67
Figure 34. La Gare de Mindouli en 2024.....	68
Figure 35. La ligne et l'indication des villes et villages ayant vu le jour grâce au chemin de fer.....	68
Figure 36.Carte du chemin de fer et des gares.....	74
Tableau n°1 : Les 16 noms de gare portant les noms de pionniers.....	58
Tableau n° 2: démontrant l'état des gares aujourd'hui	70

TABLES DES MATIERES :

RESUMO.....	1
RÉSUMÉ	1
ABSTRACT.....	1
REMERCIEMENTS.....	2
ABRÉVIATIONS.....	i
TABLEAU ET ILLUSTRATIONS :.....	ii
TABLES DES MATIERES :	iii
INTRODUCTION :	1
I. Définition du sujet de recherche :	4
II. Justification de la recherche et de la problématique :.....	6
III. Problématique :	7
IV. Les Objectif de l'étude :.....	7
V. L'Etat de l'art :.....	8
VI. Sources et méthodologies de la recherche :	13
VII. Structure du travail :.....	14
CHAPITRE 1 : LE CONTEXTE HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER.....	15
Abstract.....	15
Introduction :.....	16
1. Caractéristique géographique	17
2. La richesse du Congo en matières premières	19
3. La nécessité de connecter Brazzaville à l'Océan Atlantique par le biais d'une voie ferré	20
4. Bref aperçu historique du Congo Brazzaville.....	23
5. Les expéditions et projet avant l'obtention de la concession de la construction du chemin de fer par la société des Batignolles.	25
-Les expériences antérieures de la société de construction des Batignolles :.....	25
-La forêt du Mayombe :	26
Conclusion :	32
CHAPITRE 2 : LA SOCIETE DE CONSTRUCTION DES BATIGNOLLES ET LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CONGO OCEAN.....	33
Abstract.....	33
Introduction :.....	34
1. La Société de construction des Batignolles : dès sa formation à son expansion dans le monde jusqu'en 1920 :	35

2.	Batignolles maître d’ouvrage du CFCO :	38
-	Les difficultés liées au recrutement de la main d’œuvre	39
-	Le recrutement des travailleurs en Oubangui Chari actuelle République Centrafricaine ..	40
-	Le recrutement des chinois	40
-	Les tragédies liées à la main d’œuvre.....	41
3.	Le rôle des ingénieurs et pionniers dans la réalisation du projet.....	44
4.	Le transfert de connaissances et techniques de constructions	46
-	Le transfert des méthodes de travail :	49
	Conclusion :	50
	CHAPITRE 3 : LE CHEMIN DE FER ET LES CHANGEMENTS DU TERRITOIRE, DU PAYSAGE, DE L’ECONOMIE ET DE LA SOCIETE.....	51
	Abstract.....	51
	Introduction :	52
1.	Le territoire avant le chemin de fer :	53
2.	La ligne, et les gares :	56
3.	Le territoire après le chemin de fer :	67
-	Le territoire a connu une exploitation de ses ressources :	68
-	La construction du chemin de fer et le développement de l’économie :	70
4.	Le territoire et le chemin de fer aujourd’hui :	71
	Conclusion	75
	CHAPITRE 4 : LA VALORISATION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DU CONGO BRAZZAVILLE : CHEMIN DE FER CONGO OCEAN	76
	Abstract.....	76
	Introduction :	77
1.	La notion du patrimoine ferroviaire :	78
2.	L’importance actuel du patrimoine ferroviaire et l’identification des valeurs patrimoniales du chemin de fer Congo Océan :	79
-	La détermination des critères patrimoniaux :	80
3.	La protection du patrimoine ferroviaire au Congo :	81
-	Les propositions de protection du patrimoine ferroviaire par des textes juridiques spécifiques :	84
4.	Propositions des actions pour la valorisation du patrimoine ferroviaire au Congo :	85
	Les propositions de politiques d’animation du patrimoine par le tourisme.....	85
-	Les propositions de création de musée dans les deux grandes gares	86
	Conclusion	87

CONCLUSION GENERALES :	88
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE :	91

INTRODUCTION :

Le chemin de fer Congo Océan, patrimoine ferroviaire pouvant constituer un levier du développement territorial, est souvent méprisé par sa vétusté. En effet, l'opinion publique ignore que ce dernier, en raison de son histoire, est un véritable bien collectif qui, aujourd'hui avec une mise en valeur, une valorisation, est susceptible de se tenir comme une source de revenus.

La cause déterminante de ce présent thème de mémoire repose sur le fait que la ligne possède un potentiel efficace pouvant susciter le développement économique du territoire et la diversification de l'économie nationale, non par le fait que c'est une ligne de transport et qu'elle offre des services de transports de personnes et de marchandises, mais plutôt pour le fait que c'est un bien culturel qui, par son histoire, nécessite d'être protégé, restauré, conservé et valorisé. À cause d'une mauvaise gestion, d'un manque d'investissement pendant de longues années les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant ont été très dégradés¹. Du coup, il serait intéressant de le mettre en valeur et de faire de cette infrastructure un véritable levier du développement local.

Notre engouement pour la question du chemin de fer est une sorte de prise de conscience et une sorte d'interpellation concernant la valeur d'existence de ce bien, car un bien en mauvais état de conservation ne peut être utilisé ce qui met en péril la valeur d'usage du bien.

La République du Congo est un voisin du Gabon à l'ouest, du Cameroun et de la République centrafricaine au nord, de la République démocratique du Congo à l'est et de l'Angola au sud. Le Congo possède une superficie de 342000 km². Le découpage administratif subdivise le pays en douze (12) départements, parmi lesquels, Brazzaville la capitale politique et administrative suivie de Pointe-Noire la capitale économique.

« Les premiers contacts connus entre la République du Congo et l'Europe remontent à 1482, avec l'expédition du navigateur portugais Diego Cao, un amiral du roi Jean II du Portugal qui fut le premier Européen à avoir découvert l'embouchure du fleuve Congo. »²

¹ Muriel Devey Malu Malu « Congo *Brazzaville* » Paris : Karthala, DL 2019, p.168

² Idem, p.90

Historiquement, c'était dans les années 1880 que la République du Congo avait été transformée en un territoire dépendant de la métropole par la France. C'est alors que le pays avait été successivement baptisé Congo Français, puis Moyen-Congo, et avait intégré l'Afrique équatoriale française (AEF) en 1910. Au regard de tous ces changements et des raisons de transport des matières premières vers la métropole, les administrateurs coloniaux de l'époque envisageaient déjà la construction d'un chemin de fer, une sortie qui mènerait à l'océan Atlantique où les richesses pouvaient être facilement exportées. Cependant, ce ne fut qu'après la Première Guerre mondiale qu'il eut un regain d'intérêt pour l'empire colonial. Ainsi, le ministre des colonies françaises passa à l'action par la réalisation de cet outil d'exportation autre que le chemin de fer Congo Océan.

Ce projet de construction connu plusieurs hésitations en ce qui concernait sa mise en œuvre, à tel point qu'il fut délaissé et abandonné. Ce sera donc Louis Proust (un administrateur colonial) qui reprendra ce projet, et insistera dans son rapport écrit à destination de la France sur la nécessité du chemin de fer comme débouché économique. L'administrateur reconnaissait d'ailleurs que le Congo français était une colonie riche et avait une opinion favorable pour la construction du Congo Océan, ligne reliant Brazzaville à l'océan Atlantique, le terminus maritime. C'est ainsi que l'explorateur De Brazza³ lors de ses premiers séjours au sein du territoire pouvait affirmer que : « Quand une voie ferrée demanderait pour joindre la côte au point de jonction des grandes routes du centre une dépense d'un million par kilomètre, elle vaudrait que l'on fit ce sacrifice »⁴. En effet, il avait vu juste lorsqu'il affirmait ces propos, car peu de temps après, dans le territoire, on construisait un chemin de fer ayant pour but de contribuer au désenclavement et devenant quatre-vingt-dix ans après un véritable vestige hérité de la colonisation, constituant ainsi un patrimoine industriel endormi.

Selon la Charte de Nizhny Tagil,

« Le patrimoine industriel comprend les vestiges de la culture industrielle qui ont une valeur historique, sociale, architecturale ou scientifique. Ces vestiges englobent : des bâtiments et des machines, des ateliers, des moulins et des usines, des mines et des sites de traitement et de raffinage, des entrepôts et des magasins, des centres de production, de transmission et d'utilisation de l'énergie, des structures et infrastructures de transport aussi bien que des lieux

³ L'une des grandes figures de l'expansion coloniale française à la découverte de L'Ogooué actuel Gabon, 1875-1878, à l'origine du Congo Français actuelle république du Congo, il effectua de nombreuses missions dont la mission de L'Ouest africain et la fondation du Congo Français.

⁴ Prosper Kivouvou « *le chemin de fer Congo Océan* » Brazzaville : Kivouvou, Editions Bantoues, Verlag 1983, p.6

utilisés pour des activités sociales en rapport avec l'industrie, des habitations, lieux de culte ou d'éducation »⁵.

Le patrimoine industriel doit être considéré comme une partie intégrante du patrimoine culturel en général. La notion du patrimoine culturel, recouvre l'ensemble des traces des activités humaines qu'une société considère comme étant essentielles pour son identité et sa mémoire collective et qu'elle préserve afin de transmettre aux générations futures⁶.

Le patrimoine culturel comme dans tout autre pays du monde, est défini par la législation du Congo comme étant : « l'ensemble des biens meubles et immeubles qui, à titre religieux ou profane, revêtent un intérêt pour l'histoire, l'art, la science et la technique⁷ ».

Néanmoins, protéger le patrimoine industriel, prend en compte la nature spécifique qu'il a. En effet, plusieurs lois devraient être capables de protéger les usines et leurs machines, leurs éléments souterrains et leurs structures au sol, les ensembles de bâtiments, ainsi que les paysages industriels. Mais aussi les zones de déchets industriels et les friches devraient être protégées pour leur potentiel patrimonial. Parler du patrimoine industriel, c'est aussi faire référence à la structure et infrastructure de transports incluant le réseau routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime. Les infrastructures de transports sont considérées comme étant l'ensemble des installations fixes ou dynamiques qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la bonne circulation.

Ainsi, dans le cadre de notre recherche, nous nous intéressons au patrimoine ferroviaire qui est considéré comme regroupant l'ensemble des biens mobiliers et immobiliers concernant le chemin de fer, les gares, les locomotives, les trains. Le patrimoine ferroviaire fait donc partie du patrimoine industriel qui lui fait partie du patrimoine culturel.

La naissance du chemin de fer dans la première moitié du XIX^e siècle et son évolution jusqu'à aujourd'hui a produit une grande quantité de bâtiments, de matériels roulants liés à son exploitation. Quant à la République du Congo, elle a vu son premier chemin de fer avant la décolonisation, soit pendant la période coloniale. Son premier chemin de fer a été introduit dans un but de ravitailler en matière première la puissance coloniale, mais peu de temps après, cette ligne s'est révélée économiquement bénéfique. En réalité, l'introduction de cette ligne avait favorisé la création de villes, aussi grâce à cette ligne des industries de transformation⁸ avaient

⁵ Charte Nizhny Tagil Pour Le Patrimoine Industriel / Juillet, 2003 p.1, 3

⁶ Pierre-Laurent Frier, « *Droit du patrimoine culturel* », Paris, PUF, 1997, p. 15

⁷ Loi n° 8 - 2010 du 26 juillet 2010 portant protection du patrimoine national culturel et naturel

⁸ C. Coquery-Vidrovitch « *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930* », Paris : Éd. l'EHESS, 2001 p.305

vu le jour ; ce qui avait donc favorisé le développement et le désenclavement de cette partie de l'Afrique centrale.

I. Définition du sujet de recherche :

Le sujet de cette recherche porte sur l'histoire et la valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville de 1921 jusqu'à nos jours. Mis en service en 1934, le chemin de fer Congo Océan compte deux lignes. L'une, de 512 km, relie Brazzaville à Pointe-Noire par une voie unique. L'autre, de 285 km, est la bretelle ferroviaire Mont Belo - Mbinda. Dans le cadre de cette recherche, nous nous intéresserons uniquement à la première ligne, celle reliant le fleuve Congo à l'océan Atlantique, construite dans la période de 1921 à 1934 et inaugurée en 1934.

Pour faciliter la compréhension du concept histoire dans notre thème, il est important de rappeler que le Congo Brazzaville est une ancienne colonie française datant de la fin du XIX^e siècle. Il fut colonisé dans les années 1880 par la France suite aux missions de l'explorateur franco-italien Pierre Savorgnan de Brazza⁹. Le pays fut successivement baptisé Congo français puis Moyen-Congo, avant d'être intégré à l'Afrique équatoriale française (AEF) en 1910. Devenue la capitale de ce vaste ensemble, Brazzaville se voit désenclaver par la construction d'un chemin de fer à partir des années 1921.¹⁰

Selon les sources, des efforts de construction de la voie ferrée avaient été entrepris bien avant, mais ceux-ci ne se concrétisèrent qu'au lendemain de la Première Guerre mondiale, où l'administration coloniale décida de réaliser de grands chantiers d'infrastructures pour moderniser la colonie. Parmi lesquels la déforestation des zones enclavées du Congo, la construction des routes et des usines de transformation. Mais la réalisation la plus importante du colonisateur fut la construction, entre 1921 et 1934, du chemin de fer Congo Océan (CFCO) par la société française de construction appelée des Batignolles¹¹. La mise en place de ce chemin de fer, a facilité l'acheminement des matières premières exploitées dans la colonie vers la métropole (minerais, cotons, caoutchouc, bois, cuivre, zinc et plomb).

⁹ Kianguébeni, Ulrich Kevin, « *La protection du patrimoine culturel au Congo* », thèse de droit public, Université d'Orléans, 2016, p.18

¹⁰ Ibidem, p.19

¹¹ M'bokolo, Elikia, « *Afrique-Noire : Histoire et civilisations, XIXe –XXe siècles* », Tome II, Paris, Hatier, 1992, p.378

De plus, le concept de valorisation présent dans notre thème est défini comme étant l'action de susciter l'intérêt, de le faire connaître ou de le rendre visible¹². La valorisation d'un patrimoine est aussi une action qui consiste à transmettre son histoire et sa richesse culturelle aux publics. La valorisation du patrimoine est un objectif important des sociétés contemporaines. Pour beaucoup, c'est l'occasion de bénéficier des retombées touristiques. Cela peut également être une façon de donner une image positive du territoire et d'améliorer le cadre de vie. Sans doute, le terme de valorisation oriente vers une approche économique ou financière, ce qui peut sembler critiquable, notamment au regard d'une définition traditionnelle qui accorde au patrimoine une valeur en soi, indépendamment de ses différentes contributions à la société.

En outre, la compréhension du concept de patrimoine ferroviaire a été facilitée par l'article de Paul Smith sur : « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes ». Dans cet article, il précise que le patrimoine industriel ferroviaire, c'est l'ensemble des ouvrages ferroviaires, tels que les bâtiments industriels, les locomotives, les tunnels, les rails, mais aussi les techniques ferroviaires ou immatérielles telles que les savoirs et savoir-faire qu'il considère comme étant le résultat d'une révolution industrielle.

Dans ce même ordre d'idées, François Goliard affirme que : « De nos jours, personne ne peut rester indifférent aux multiples impacts du patrimoine ferroviaire qui a façonné nos paysages ». ¹³ Selon l'auteur, la mise en valeur du patrimoine ferroviaire dans un but touristique met celui-ci au centre d'une destination touristique qui contribue au développement économique.

Pour rajouter, Dominique Audrerie déclarait :

« Pour l'économiste, l'appréciation de la valeur d'un bien en tant que patrimoine suppose de considérer les flux de services associés à ce bien. Il suffit de savoir que le bien peut être analysé comme un bien économique facteur de richesses, dont les effets directs et indirects sont parfaitement quantifiables. »¹⁴

¹² Greffé Xavier, « *La valorisation économique du patrimoine* » Paris, Ministère de la culture, La Documentation Française, 2003, p.13

¹³ François Goliard, « Valorisation du patrimoine ferroviaire et tourisme », *Revue de Sciences sociales et Humaines* n° 148, 2012, p.23 mise en ligne le 10 décembre 2012, consulté le 20 février 2022. URL : <https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=JT/CHRON/2012/0436>

¹⁴ Dominique Audrerie, « *La notion et la protection du patrimoine* » Paris, PUF 1997, p.118

II. Justification de la recherche et de la problématique :

Cette recherche s'intéresse à l'histoire et à la valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville (chemin de fer Congo Océan). Elle se veut d'apporter un nouveau regard sur ce thème. Certes, plusieurs études antérieures ont été réalisées sur l'histoire de cette ligne, mais pas avec cette approche qui consiste à mettre en avant la société de construction qui a réalisé le projet, les différentes infrastructures que possède cette ligne. Aussi, cette étude envisage sa valorisation. En effet, ce chemin de fer a perdu sa popularité face aux populations riveraines ; ainsi, il serait louable de lui redonner sa place aux yeux de la population nationale, mais aussi aux yeux du monde, en réécrivant d'une nouvelle façon son histoire et en mettant en valeur ses atouts. Il sera question d'établir un changement historiographique dans le cadre de cette recherche.

Aussi, les raisons qui nous ont motivés à travailler sur ce sujet sont nombreuses, du fait que le Congo possède un important patrimoine ferroviaire hérité de la colonisation. Malheureusement, ce patrimoine ferroviaire est en péril à cause des érosions, de la destruction des infrastructures ferroviaires pendant les événements politiques, de la démolition des vestiges industriels par les populations riveraines. Mais aussi par l'absence de financement concernant la restauration et la conservation de ce patrimoine.

L'histoire de la construction de la voie et de son héritage patrimonial marqué des gares, locomotives, voies, tunnels, paysages industriels ou ferroviaires, restent jusqu'à présent méconnues par certains riverains. Les documents et les archives qui existent sont l'œuvre des anthropologues français et des administrateurs coloniaux du XIX^e siècle. Au cas contraire, aucune recherche scientifique ne devrait être possible sur le patrimoine ferroviaire du Congo. C'est à notre jeunesse de s'intéresser à cette problématique du patrimoine industriel en général et ferroviaire en particulier, de mener des recherches afin d'écrire et de produire une documentation sur l'histoire du chemin de fer Congo Océan. Cette recherche est aussi une façon de sensibiliser les professionnels du patrimoine congolais, d'élaborer une politique culturelle pour la patrimonialisation de ce dernier.

III. Problématique :

Ainsi, la question qui se pose est celle de savoir est-ce que la ligne dénommée Chemin de fer Congo Océan constitue un patrimoine digne d'être valorisé ? Possède-t-elle tous les attributs permettant de patrimonialiser un bien ? À ces questions, nous répondrons à l'affirmative, car l'acte de patrimonialisation débute toujours par un groupe de personnes qui reconnaissent la protection, la restauration et la conservation d'un bien aux générations futures.

Nous souhaitons que ce patrimoine ferroviaire et son histoire de construction soit connu et transmis aux générations futures du Congo, mais aussi qu'il soit valorisé afin qu'il ne se contente pas seulement des retombées de son activité, mais aussi des retombées de son activité touristique. Il sied de préciser qu'au Congo Brazzaville, le patrimoine ferroviaire n'a pas encore fait l'objet d'étude. Cette recherche sera le premier document du milieu universitaire congolais qui traite la question du patrimoine ferroviaire. C'est donc dire qu'elle va toucher et motiver d'autres jeunes chercheurs à étudier l'histoire de la construction du chemin de fer Congo Océan, qui est moins connue dans le milieu culturel et universitaire congolais.

IV. Les Objectifs de l'étude :

Objectifs généraux :

Dans cette recherche, nous nous sommes fixés pour objectifs :

- De retracer l'histoire de la construction du chemin de fer Congo Océan.
- De valoriser le patrimoine ferroviaire de ce chemin de fer.

Objectifs spécifiques :

Comme objectifs spécifiques, nous élaborerons :

- L'histoire de l'entreprise des travaux publics ayant facilité la réalisation de ce projet.
- Le rôle et l'organisation des ingénieurs et pionniers dans cette œuvre.
- Le transfert des connaissances et techniques de construction pour la réalisation de la ligne.
- La modification du territoire, de l'économie, de la société et du paysage par l'arrivée de la voie ferrée.
- L'identification du patrimoine ferroviaire composé des anciennes gares de la période coloniale.
- L'identification des difficultés rencontrées dans la construction du chemin de fer.

V. L'Etat de l'art :

La lecture de plusieurs travaux de recherche sous leur différente forme s'est avérée importante, car ces travaux nous ont permis de faire un état de l'art sur ce qui avait déjà été écrit sur notre sujet et sur ce qui n'avait pas encore fait l'objet de recherche.

Aussi, nous avons effectué une recherche sur les concepts clés qui composent notre étude : Histoire, valorisation et patrimoine ferroviaire. Nous avons consulté quelques ouvrages et articles qui nous ont aidé à avoir des informations du point de vue historique, géographique, touristique et patrimonial.

D'abord, l'ouvrage dénommé *Le chemin de fer Congo Océan*¹⁵ de l'auteur Prosper Kivouvou s'est intéressé à l'étude de cette ligne de façon générale, partant de sa raison d'être, de sa construction, de ses caractéristiques techniques, en rajoutant une collection considérable de photos, ouvrages d'art situés tout au long de cette ligne, que ce soit pendant leur construction qu'après leur réalisation.

Ensuite, l'ouvrage intitulé *L'aventure de l'or et du Congo Océan* de Michel R. Mano présente une histoire vécue sur les lieux en ressortant les noms de quelques ingénieurs ayant pris part à cette aventure. Cet ouvrage est considéré comme un véritable carnet de route tenu au jour le jour par l'auteur. Il rend hommage à ces pionniers qui ont contribué au développement de l'AEF en relatant l'histoire de cette ligne allant des premières missions d'étude jusqu'à sa construction.¹⁶

Dans l'historiographie nationale et internationale, la question de l'histoire de la construction du chemin de fer Congo Océan a été largement abordée que ce soit d'un point de vue général que d'un point de vue particulier. Aussi des recherches économiques et sociales ont également été mené sur le chemin de fer Congo Océan à l'exemple de la thèse de doctorat de Marcel Soret chemin de fer Congo Océan son importance économique et sociale publiée en 1970.

Concernant l'histoire du maître d'œuvre du chemin de fer Congo Océan, dénommé la Société de Construction des Batignolles, il existe certains articles et ouvrages ayant élaboré l'histoire de cette multinationale à partir de sa création jusqu'à son déclin. Ces auteurs ont parlé de cette société de façon complète en ressortant ses travailleurs, ses défis face à l'innovation, son expansion, ses réalisations tant en Europe qu'en Afrique. Parmi ces auteurs, on trouve Anne

¹⁵ Prosper Kivouvou, op.cit., p.54

¹⁶ Mano, Michel R. O. « *L'aventure de l'or et du Congo - Océan : le Congo - Océan et la ruée vers l'or au Moyen- Congo et au Gabon, le mystérieux Mayombe, Dolisie, ville-champignon créée par des Français en pleine brousse* » Paris, Librairie Secrétan 1950, p.14

Burnel dans son ouvrage dénommé « *La Société de Construction des Batignolles de 1914 à 1939, histoire d'un déclin* ». ¹⁷ On retrouve aussi l'ouvrage de Rang -Ri Park-Barjot « *La société de construction des Batignolles : Des origines à la Première Guerre mondiale 1846-1914* ». Cet ouvrage nous renseigne sur la vie du fondateur de l'entreprise, sur la naissance de la société des Batignolles, sur la croissance, les opportunités et les stratégies d'expansion appliquées par le fondateur de la société Ernest Gouïn afin que celle-ci ait une renommée mondiale.

Après cela, *Sociologie des Brazzaville noires* écrite par Georges Balandier. Cet ouvrage nous a permis de comprendre et d'approfondir l'historiographie de notre sujet de recherche. Selon l'auteur, la construction du chemin de fer Congo Océan s'est étalée sur 13 années et elle a nécessité une main-d'œuvre considérable qui s'était reposée exclusivement sur l'exploitation de la population locale qui a travaillé comme ouvrier pour la construction du chemin de fer Congo Océan. ¹⁸

Dans ce même ordre d'idées, l'ouvrage *Histoire de l'Afrique noire et civilisations*, de l'historien congolais Elikia M'bokolo, complète cette historiographie en précisant qu'en 1921, le gouverneur général, Victor Augagneur, imposa dans les circonscriptions traversées par la voie ferrée, c'est-à-dire les villages et villes situées le long de la ligne, la réquisition de tous les hommes valides. Puis, en 1925, le gouverneur général Antonetti élargit ce recrutement dans d'autres États qui constituaient l'AEF : le Gabon, le Tchad et la République centrafricaine. Dans ce même ordre d'idée, il affirma que le chemin de fer Congo océan, est une voie marquée par un paysage de 511,5 km, jalonnée de rails ayant chacun un poids de 3 kilos au pétré et d'un écartement de 1067 millimètres. L'auteur affirme que c'est la plus grande ligne ferroviaire construite par les Européens en Afrique, durant la période coloniale. Sa fonction première était de faciliter l'exportation des différentes ressources. D'un point de vue géographique, cette voie ferrée devrait relier la capitale politique Brazzaville au port situé dans la capitale économique Pointe noire qui est le terminus de la ligne. ¹⁹

¹⁷ Burnel Anne « La Société de construction des Batignolles de 1914 à 1939, histoire d'un déclin ». In : *Histoire, économie et société*, 1995, 14^e année, n°2. Entreprises et entrepreneurs du bâtiment et des Travaux publics (XVIIIe-XXe siècles) p. 305 ; consulté le 15 mai 2024 doi : <https://doi.org/10.3406/hes.1995.1775>

¹⁸ Georges, Balandier « *Sociologie des Brazzaville Noires* », Paris, la Découverte 1955, p.23

¹⁹ M'bokolo, Elikia, op.cit. p. 379

En ce qui concerne le patrimoine :

La lecture de l'ouvrage *Congo Brazzaville*, de Muriel Devey Malu Malu nous a permis de ressortir toutes les caractéristiques du Congo Brazzaville, que ce soit du point de vue du patrimoine ou de la culture, lorsque l'auteur affirme que :

« Le tourisme culturel et mémoriel dispose également d'un fort potentiel. Dans chaque département, on trouve des communautés réputées pour leur artisanat et leurs arts, ainsi que leurs rituels et autres cérémonies sociales et familiales. Le Congo renferme par ailleurs divers lieux de mémoire, témoins de son histoire et de sa culture. On peut citer les forêts et les sites sacrés, les petites gares du chemin de fer Congo-Océan, des églises et monastères (Linzolo, Boundji, Makoua, etc.) et les sites historiques comme Loango, siège du royaume éponyme et ancien port où aboutissait la route des esclaves, Mbé dans le Pool, capitale du Royaume téké, ou les petites villes qui s'égrènent le long de la rivière Alima (Cuvette) qu'a empruntée Savorgnan de Brazza à la fin du XIXe siècle pour pénétrer dans le pays. Enfin, les loisirs balnéaires et la pêche sportive en mer sont à développer dans le Kouilou »²⁰.

Cet auteur s'exprime également sur le chemin de fer Congo Océan en affirmant que la mauvaise gestion, le manque d'investissement pendant de longues années et des conflits sociaux politiques de la décennie 1990 ont conduit les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant à se dégrader. L'auteur rajoute qu'afin de relancer un secteur clef pour le pays, des travaux de réhabilitation et d'équipement ont été engagés à partir de 2007. Entièrement financés par l'État, ils portent sur la réhabilitation et l'acquisition de matériels roulants (locomotives, voitures voyageurs et wagons marchandises), en partie réalisées, sur la rénovation de gares, le renouvellement de la voie ferrée. La modernisation du système d'exploitation, avec l'installation d'un système de sécurité des circulations géré par ordinateur, fait partie des mesures de rénovation du chemin de fer. Néanmoins, d'importants efforts restent à faire pour réhabiliter la voie et le matériel roulant, et permettre ainsi au Congo de jouir pleinement de son rôle de pays de transit.

De surcroît, le mémoire de fin d'études professionnelles approfondies de Samuel Kidiba intitulé : « *Contribution du Patrimoine Culturel au Développement du Système Educatif de la*

²⁰ Muriel Devey Malu Malu, op.cit. p .221

République du Congo » dans ce mémoire il donne des pistes pour contribuer de façon efficace à une valorisation du patrimoine.²¹

Aussi, l'ouvrage « *World Architecture 1900-2000 A Critical Mosaic Central and Southern Africa* » de Frampton Kenneth et Kuttermann Udo parle des différents monuments que les occidentaux ont pu construire en Afrique centrale, démontrant qu'ils ne constituent pas autant de transpositions d'un art de bâtir français aux quatre coins du monde, mais bien au contraire. Cet ouvrage recense les œuvres les plus emblématiques dans les pays de l'Afrique.

« Les monuments les plus impressionnants illustrent toute cette confrontation esthétique avec la nature, avec la culture des lieux où ils se dressent. Comparés à nombre de réalisations françaises de mêmes périodes, ces bâtiments dégagent souvent une force qui fait pâlir les constructions métropolitaines. Sous ces cieux lointains, dans ces terres reculées, l'architecte a retrouvé une fraîcheur, une verdeur que la France n'autorisait ». ²²

De plus, l'ouvrage « *La notion et la protection du patrimoine* » de Dominique Audrerie, dont nous avons déjà parlé, évoque la notion du patrimoine et de sa protection en précisant que :

« Le patrimoine est une part de nos rêves et en même temps la marque d'un passé parfois rejeté le patrimoine est devenu un bien commun de la nation, à la fois témoignage physique de son histoire et image de son identité. Le patrimoine apparaît comme un bien reçu et à transmettre, dont la propriété n'est pas exclusive d'une famille, mais intéresse tout le groupe social. Il matérialise un passé à sauvegarder pour le présent et l'avenir. Le patrimoine est avant tout référence au passé, il est l'héritage commun, qu'il convient de protéger. A travers lois et règlement, la puissance publique intervient dans sa conservation et sa gestion. Protéger un monument n'est pas nécessairement synonyme de mise en valeur on comprend souvent mal qu'un ensemble protégé ne soit pas un ensemble entretenu et restauré ». ²³

En plus, dans l'ouvrage *Congo Océan : Un chemin de fer colonial controversé* Tome 1 et Tome 2 de Iéme Van del Poel, l'auteur rassemble toutes les collections constituées d'essais, de récit de voyage, de témoignages, de discours, qui ont tous eu un point commun, celui de la question de la construction du chemin de fer. Il s'agit de textes à caractère historique qui nous plongent dans les réalités postcoloniales. L'auteur rassemble des études d'auteurs noir et blanc

²¹ Samuel Kidiba « Contribution du Patrimoine Culturel au Développement du Système Éducatif de la République du Congo : Enseignement des Arts et de l'Artisanat au Musée » mémoire en gestion du patrimoine culturel, Université de Senghor, 1997, p.50

²² Frampton Kenneth et Kuttermann Udo « *World Architecture 1900-2000 A critical Mosaic Central and Southern Africa* » New York, Springer Verlag 1999, p.7

²³ Dominique Audrerie. Op.Cit. 127

tout en prenant en compte le point de vue des colonisés dans le fonctionnement de l'ancien système colonial. Dans son ouvrage, l'auteure se propose de démontrer comment la polémique sur le Congo Océan a contribué à la destruction du mythe de la grande œuvre coloniale ferroviaire. Elle reconstitue les débats de la presse coloniale de l'époque de 1926-1934 et confronte les discours des écrivains à ceux des défenseurs de la politique coloniale en Afrique équatoriale française.

L'ouvrage « *la mise en valeur des colonies*²⁴ » de l'auteur Albert Sarraut, nous a été très utile dans le sens où il nous a permis également d'appréhender les raisons et les conditions de la mise en valeur des colonies, de comprendre le programme général de mise en valeur constitué de voies ferrées, de routes, de ports maritimes et fluviaux. Ce livre démontre le grand outillage économique devant être exécuté dans le passé par la France au sein de ses colonies. Il ressort aussi les avantages de cette mise en valeur du côté des colons et des colonisés. Il constitue un véritable tableau de lois et de règle sur lequel devait se fier la politique et les actions politiques.

Enfin, le livre de Catherine Coquery Vidrovitch « *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1898-1930*²⁵ » nous a permis de comprendre les pratiques d'exploitation des compagnies de la fin du XIX^e siècle. Ce livre s'efforce de rendre compte de cette partie de l'histoire de l'Afrique, d'analyser et d'expliquer les tentatives, les attentes, les réalisations et les échecs de la mise en valeur dont les conséquences furent multiples. C'est un ouvrage d'histoire économique qui retrace l'évolution économique du Congo.

Finalement, nous avons aussi consulté des ouvrages plus actuels, l'ouvrage de Patrice Moundza « *Le chemin de fer Congo Océan et le département de la Bouenza*²⁶ » parlant de ce qu'est devenu cette grande œuvre dans le temps et de la manière dont celle-ci a influencé la croissance urbaine de la population, de l'économie, de l'agriculture. Il démontre comment le chemin de fer Congo Océan a contribué à l'amélioration du niveau de vie des populations dans les départements qu'il desservit et traverse.

²⁴ Albert Sarraut « *La Mise en valeur des colonies françaises* » Paris, Editions Payot, 1923, p.26

²⁵ C. Coquery-Vidrovitch, op.cit. p.6

²⁶ Patrice Moundza « *Le chemin de fer Congo Océan et le département de la Bouenza* » Paris, l'harmattan, 2014, p.9

VI. Sources et méthodologies de la recherche :

Pour l'aboutissement de ce travail nous avons utilisé comme sources fondamentales toutes les publications parues sur le thème du chemin de fer Congo Océan, que ce soit avant sa construction, pendant sa construction et après sa construction. Parmi ces publications, on a trouvé des livres d'écrivains ayant été sur place et ayant vécu sur le terrain. Ces ouvrages racontent l'histoire de cette ligne de presque tous les horizons, étant donné que la construction de cette ligne a su produire beaucoup de polémiques et a su captiver d'autant plus l'attention des médias, des auteurs, des chercheurs, bref, chacun a voulu y mettre sa part de vérité concernant cette ligne. À ces publications se rajoutent, des documents officiels des institutions coloniales et revues de l'époque. Tels que les journaux officiels, la presse coloniale, les annales coloniales.

Nous avons aussi analysé des sources iconographiques telles que des cartes et plans, des photographies prises et existantes en ce temps jusqu'à nos jours auprès des archives qui sont chargées de leur conservation, notamment les archives nationales d'outre-mer. Les sources iconographiques nous ont permis d'illustrer nos arguments et de comprendre l'évolution ou le changement du paysage ferroviaire congolais, mais aussi d'être capable d'expliquer et de comprendre l'histoire de la construction de cette ligne. Il a été intéressant pour nous d'avoir été capable de consulter des travaux qui se sont lourdement fondés sur les informations venues d'archives d'entreprises de la société de construction des Batignolles, car ces références nous ont permis de mieux comprendre le mode de fonctionnement de cette société de travaux publics du point de vue de ses missions, de ses contrats, de ses ingénieurs, de ses techniques de constructions.

De même, la consultation des archives en ligne, au sein du site Gallica, de la bibliothèque nationale de France, constitué des journaux officiels datant de la période coloniale, des annales coloniales allant jusqu'à la période d'avant 1960, ont été d'une grande utilité pour nous dans le sens où on a pu par ces ressources cerner de façon pleine et complète notre sujet de recherche.

Aussi, nous avons essayé de collecter un maximum d'informations qui traitent de notre sujet de recherche. À ce titre, des ouvrages généraux et spécialisés, des articles, des rapports sur l'histoire du Congo en général et sur le chemin de fer Congo Océan en particulier ont été consultés.

Cette collecte des informations a été rendue possible grâce aux ressources en ligne des archives et par la consultation de quelques archives coloniales à la Direction générale du

patrimoine et des archives du Congo, plus précisément au Centre national des Archives et de la Documentation de Brazzaville.

La Bibliothèque nationale de France (BNF) nous a aussi été utile dans la recherche des ouvrages anciens et aussi dans l'accès des ressources bibliographiques qui paraissaient coûteuses, mais qui ont été accessibles grâce à cette bibliothèque nationale.

VII. Structure du travail :

Le projet est structuré en (4) quatre chapitres. Le premier chapitre parlera du contexte historique de la construction du chemin de fer Congo Océan en mettant un accent sur les caractéristiques géographiques du Congo-Brazzaville, puis nous étalerons la richesse en matières premières que ce coin du monde possède. Par la suite, nous démontrerons quelles ont été les raisons de la construction du chemin de fer connectant le fleuve Congo à l'Océan Atlantique où se situe le port de Pointe noire. Aussi nous évoquerons un bref aperçu historique de la République du Congo, puis nous discuterons des expéditions et projets avant l'obtention de la concession de la construction du chemin de fer par la société des Batignolles.

De plus, dans le second chapitre, il sera question d'avoir un aperçu historique de la société de construction des Batignolles. Nous mettrons en lumière cette société qui a été le maître d'ouvrage de la ligne du chemin de fer Congo Océan du kilomètre zéro (0) au kilomètre 172. Après cela, le rôle des ingénieurs et pionniers ayant participé à la réalisation de ce projet de construction du chemin de fer sera détaillé. En outre, une section sera consacrée au transfert de connaissance et technique dans la réalisation de cette œuvre. L'influence des connaissances françaises concernant la construction du chemin de fer sera exposée, suivie du transfert de technique de construction.

De surcroît, au chapitre trois, il sera question de parler du chemin de fer et des changements qui ont eu lieu sur le territoire, sur le paysage, sur l'économie et sur la société. En partant d'un paysage d'avant le chemin de fer, à une situation d'après et d'aujourd'hui. Tout en identifiant les infrastructures de la voie, mais aussi les gares.

En ce qui concerne le chapitre quatre, il sera question de proposer une valorisation de ce patrimoine industriel, plus précisément de ce patrimoine ferroviaire dénommé chemin de fer Congo Océan, en envisageant des politiques d'animation du patrimoine, la création de musées dans les grandes gares principales, c'est-à-dire la gare de Brazzaville et la gare de Pointe-Noire, mais aussi de proposer des actions allant dans le sens de la valorisation, de l'histoire de cette ligne.

CHAPITRE 1 : LE CONTEXTE HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER

Abstract

This chapter deals with the question of the beginnings of the construction of the Congo Ocean Railway. It relates the speeches, the projects, and the actions that were undertaken to begin this colonial work. It covers the reasons why the railway was built in the Republic of Congo, addressing all the country's resources and the geographical characteristics of the country. He talks in detail about the necessity and urgency of this line from the point of view of transport, exploitation of resources, and opening up of the territory, highlighting all the arguments that prompted the construction of this line. It deals from a historical point of view with the stages in the creation of the country, from its colonization to its independence. It relates all the debates and oppositions that took place concerning the start of work on this railway, highlighting the companies and the different missions carried out by public works companies in order to find the ideal route.

Introduction :

La construction du chemin de fer Congo Océan a débuté le 6 février 1921. Cette réalisation est liée à un contexte de colonialisme. Dans le sens où les chemins de fer en Afrique sont assimilés à l'histoire coloniale. Ce fut par la volonté de M. Augagneur²⁷ que le premier coup de pioche pour le chemin de fer fut lancé. En effet, dès son arrivée à Brazzaville, le nouveau chef de la colonie affirmait dans son discours,²⁸ aux applaudissements de tous, sa volonté de réaliser l'œuvre nécessaire à la vitalité de la colonie et de clôturer au plus tôt l'ère des discussions stériles, pour ouvrir enfin la phase des travaux d'exécution. Dans ses affirmations, il faisait comprendre que l'œuvre désormais commencée ne s'arrêterait plus, jusqu'au succès final. C'est dans ce contexte qu'il lança le premier coup de pioche du côté de Brazzaville.

Figure 1 : Le premier coup de pioche de construction du Congo Océan (février 1921) de droite à gauche le gouverneur général Augagneur, Madame Augagneur, Julien Maigret lisant le discours



Source : Julien Maigret « Sommes-nous dans la bonne voie ? » *Le Monde Colonial Illustré*, 12^e années, N°130 du mois de juin 1934, p .82

Pour connaître le contexte historique de la construction du chemin de fer Congo Océan, il faut au préalable étudier : Les caractéristiques géographiques de la République du Congo,

²⁷ Mr Victor Augagneur : gouverneur de l'Afrique équatoriale française (1920-1923) où il renouvela de manière rationnelle l'organisation sanitaire de cette colonie et entrepris la construction de la ligne de chemin de fer Congo-Océan. Il est né le 16 mai 1855 à Lyon (Rhône - France) Décédé le 23 avril 1931 à le Vésinet (Seine-et-Oise - France)

²⁸ Augagneur Victor « *L'Afrique Equatoriale Française conférence chambre de commerce de Lyon lundi 23 janvier 1922* » Lyon, Hachette ,1922, p.7

ensuite la richesse du Congo en matières premières, après la nécessité de connecter Brazzaville à l'Océan Atlantique par le biais d'une voie ferrée, aussi un aperçu historique du Congo Brazzaville, et enfin les expéditions et projets avant l'obtention de la concession de la construction du chemin de fer par la société des Batignolles.

Figure 2 : Esquisse topographique de la région du chemin de fer Congo Océan Feuille 1(1886), Brazzaville - Kimbédi, établie par M.M. Jean Lombard, et A. Gousset



Source : <https://1886.u-bordeaux-montaigne.fr> consultée le 30 Janvier 2024

1. Caractéristique géographique

Le Congo est situé à cheval sur l'Équateur. « Il est compris entre 3° de latitude Nord et 5° de latitude Sud, entre 11° et 18° de longitude Est. Il fait partie de la sous-région d'Afrique centrale »²⁹. Les frontières actuelles du territoire datent des derniers remaniements territoriaux opérés par l'administration coloniale. Les voisins du Congo sont : au nord le Cameroun et la République centrafricaine, à l'est la République démocratique du Congo, à l'ouest le Gabon, au sud l'Angola. Le Congo possède une superficie de 342000 km². Le découpage administratif subdivise le pays en douze (12) départements, parmi lesquels Brazzaville, la capitale politique et administrative, suivie de Pointe-Noire la capitale économique.

D'après les dernières estimations de 2014, sa population est de 4.662.446 habitants, de 4.500.000 d'habitants estimations selon le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), ce qui donne une densité moyenne générale de 13,62 hab./km².

²⁹ Bonaventure Maurice Mengho, « Géographie du Congo » Paris : L'Harmattan, 2017, p. 11

Le climat de la République du Congo se distingue en quatre saisons : deux saisons sèches, et deux saisons de pluies. Il existe le climat équatorial au nord du pays, le climat subéquatorial au sud du pays, et le climat tropical humide au sud et au sud-ouest du pays.

À partir de juin jusqu'en septembre, c'est la grande saison sèche australe qui provoque au sud et au centre un arrêt des précipitations, et au nord quelques pluies. De décembre à février, on note la prédominance d'une saison sèche, dans la mesure où le nord et le sud connaissent un ralentissement des pluies. Puis, de mars à mai, c'est la période de grandes pluies.

Lors de la construction de cette voie ferrée, la caractéristique démographique qui dominait était plutôt la faible densité de la population due aux déportations de personnes pour les besoins de la traite négrière.

Figure 3: Carte de la République du Congo



Source : <https://www.actualitix.com/carte-republique-du-congo.html> consultée le 26 mars 2024

2. La richesse du Congo en matières premières

La République du Congo fait partie du vaste bassin du Congo riche en biodiversité, deuxième grand poumon de la planète. Ce pays est couvert par deux grandes formations végétales, dont la forêt et la savane. Pour ce qui est de la forêt, elle compte 5000 espèces de flore, 300 espèces de bois, 800 espèces de plantes médicinales, 170 espèces de plante alimentaire.

L'économie congolaise s'articule pour l'essentiel suivant deux grands axes : les industries extractives minières (pétrole et gaz) et les activités du secteur primaire (agriculture, pêche et forêt). Au regard de la structure géologique du Congo Brazzaville, les indices de minéralisation sont très nombreux. Des recherches ont découvert le cuivre, le plomb et le zinc, l'or, la bauxite, le fer, la potasse, le phosphate et le pétrole.

L'or a été le minerai le plus connu et le plus anciennement exploité ; car les premières recherches ont été entreprises bien avant la fin de la Première Guerre mondiale. C'est avec la construction du chemin de fer Congo Océan (CFCO) que les travaux de recherche et d'exploitation vont déceler plus d'indices d'or au km 92 dans la forêt du Mayombe.

Le territoire congolais est dominé par des sols acides qui se répartissent en deux classes principales³⁰ : les sols ferrallitiques et les sols hydromorphes. Les sols ferrallitiques sont des sols bien drainés, sols rouges de sommet, sols rouges et jaunes des pentes. Ces sols sont favorables à la culture du cacaoyer. Quant aux sols hydromorphes, ceux-ci sont classés en deux groupes : les sols hydromorphes tourbeux et les sols hydromorphes minéraux.

Deux principaux types de végétation se partagent le territoire du Congo : la forêt et la savane constituées de très grands arbres tels que le limba (*Terminalia superba*), l'iroko (*Chlorophora excelsa*), les acajous (*Khaya.*), l'ayous (*Triplochiton scleroxylon*), le bois de fer (*milletia laurentii*), l'ivoire et le caoutchouc ainsi que l'okoumé (*Aucouméa klaineana*)³¹.

La République du Congo est aussi connue pour sa richesse pétrolière qui finance presque tous les secteurs du pays, dont l'éducation et la santé. Ce pays possède une économie basée sur l'exploitation des hydrocarbures. Cette économie est sensible aux investissements pétroliers et aux fluctuations de ses prix. Au travers d'une production annuelle, il constitue le premier pays pétrolier dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).

³⁰L'irrigation en Afrique en chiffres – Enquête AQUASTAT 2005, consultée le 14 octobre 2023 URL : https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/aquastat/pdf_files/COG_congo_rep_cp.pdf

³¹ P. Vennetier, « *Géographie du Congo Brazzaville* » Paris, éditions Gauthier Villars, 1966, p. 44

3. La nécessité de connecter Brazzaville à l’Océan Atlantique par le biais d’une voie ferrée

Le problème ferroviaire fut posé au Congo dès sa découverte. Dans le contexte de colonisation s’était introduit un plan de mise en valeur de l’Afrique équatoriale française. Le moyen Congo, aujourd’hui République du Congo, faisait partie de l’ensemble des colonies du gouvernement général de l’AEF (Afrique équatoriale française) avec pour capitale Brazzaville. Cette ville était considérée comme la capitale de ce bloc. C’était donc avec l’intention de désenclaver et de permettre une accessibilité que va être construit le futur chemin de fer Congo Océan.

Il était aussi nécessaire de créer une voie de communication nouvelle, ouverte entièrement sur la rive droite du Congo (République du Congo). Le point de départ du chemin de fer à l’intérieur devant être obligatoirement Brazzaville.

« Mais pour que ce grand ouvrage fût en mesure de satisfaire pleinement aux besoins en vue desquels il avait été créé, il fallait le compléter par tout un ensemble de travaux destinés à favoriser l’accès de la voie ferrée à Brazzaville aux produits venus de l’intérieur, et l’embarquement des mêmes produits au port de Pointe noire pour les pays d’exportations »³².

C’était aussi pour des raisons de développement de l’ancienne colonie que cette voie était construite. C’est ainsi que dans un discours, l’administration coloniale affirmait :

« La construction du Congo Océan est un événement d’une importance capitale pour le développement de notre possession, dont la mise en valeur va se trouver par-là remarquablement stimulée. C’est la possibilité d’exporter par une voie commode tous les produits de l’intérieur, de tirer parti intégral d’une région particulièrement riche, d’introduire pleinement un nouvel élément de prospérité dans la vie économique mondiale. »³³

En effet, la puissance coloniale s’était rendu compte que cette colonie ne pouvait avoir de la valeur que si elle s’ouvrait par le biais de la voie ferrée. Il était donc indispensable d’ouvrir un tracé ferroviaire qui unirait le fleuve Congo à l’Océan Atlantique. Afin d’éviter cet état d’enclavement dans lequel le territoire se trouvait³⁴.

De plus, le besoin de mettre un terme aux pratiques du portage expliquait aussi la nécessité de la construction du chemin de fer. Le portage est une pratique anciennement utilisée pour le

³² Ieme Van der Poel « *Congo-Océan : un chemin de fer colonial controversé Tome 1* » Paris ; Budapest ; Torino : l’Harmattan, DL 2006, p.114

³³ Idem, p.115

³⁴ Georges Boussenot, « La construction du Congo Océan », *La Presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.9

transport : cette action consistait à porter quelque chose, l'action était donc effectuée par un porteur ou plusieurs. De ce fait, l'arrivée du chemin de fer, sa construction et son exploitation, devait mettre fin à ces pratiques et transformer une route qui était autrefois côtoyée par les pas des peuples en un futur chemin de fer. Il s'agissait d'une infrastructure ayant pour avantage la libération du portage³⁵.

Cette voie de Brazzaville à l'Océan devait permettre à la plus grande partie de la colonie enfermée en vase clos de respirer, de vivre et de produire et éviterait d'astreindre le peuple au portage. Selon les mots du gouverneur Antonetti, « [...] on ne peut supprimer le portage qu'en le remplaçant par autre chose : la route pour automobile ou le chemin de fer. La construction du chemin de fer demandant un effort limité et donnant des résultats indéfinis [...] »³⁶

D'ailleurs, Georges Bruel affirmait : « Il faut disposer des forces motrices autres que celles fournies par l'homme »³⁷, au travers de cette affirmation, il soulignait les limites de l'homme vis-à-vis de cette activité de portage et l'engouement à la construction du chemin de fer dans la région, plus efficace comme moyen de transport de marchandises.

De plus, Antonetti, gouverneur général de l'AEF, affirmait : « Un chemin de fer ouvrirait l'accès au cuivre, au bois, et à d'autres ressources de grande valeur »³⁸. Ce qui revient à dire que ce grand programme de construction d'un chemin de fer partant du fleuve jusqu'à l'Océan Atlantique allait désormais permettre l'évacuation des matières premières, changer la vie économique de plusieurs milliers d'hommes, ce qui renforçait de plus sa nécessité.

C'était aussi pour répondre au besoin des investisseurs coloniaux qui voyaient les intérêts miniers que cette construction devait leur procurer. En fait, le besoin s'était agrandi lorsque le cuivre, l'étain et le zinc ont été reconnus en potentiel lucratif. Une entreprise française avait fait de la région de Mindouli, à l'ouest de Brazzaville, le centre de sa production de cuivre. Ces compagnies dépendaient fortement du chemin de fer belge situé sur l'autre rive du fleuve Congo. Le Moyen Congo à l'époque, aujourd'hui République du Congo, utilisait donc la voie belge pour le transport des minerais, ce qui empêchait une production et une exportation abondante. C'est alors que la question de construire une voie ferrée appartenant exclusivement au Congo français fut nécessaire. « La construction du chemin de fer grâce auquel l'Afrique

³⁵ Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2007, mis en ligne le 10 décembre 2013, consultée le 22 avril 2024. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/belgeo.11266>

³⁶ *Journal officiel de l'Afrique équatoriale française*, 25^e années, N° 1, 1^{er} janvier 1928, p.7

³⁷ Georges Bruel « *L'Afrique équatoriale française* » Paris, Larose, 1930, p. 210

³⁸ Daughton, James Patrick « *In the forest of no joy: the Congo-Océan railroad and the tragedy of French colonialism* » New York Northon Company 2021, p.14

équatoriale française cessera d'être tributaire de la colonie voisine et disposera de ses propres moyens de transport »³⁹. Par ces propos, le ministre des colonies M. Angoulvant expliquait tout simplement le caractère indispensable et nécessaire de la construction du chemin de fer.

Il s'agissait aussi d'une augmentation de la production de tout ce dont aurait besoin la métropole, et cette augmentation de la production, que ce soit en approvisionnement, en amande de palme, en cacao, en café, en huile de palme, en tabac, ne pouvait voir le jour qu'en construisant ce chemin de fer.

« Mais pour que ce résultat soit obtenu, il est indispensable de commencer immédiatement la construction du chemin de fer de Pointe noire à Brazzaville au moyen d'une avance de trésor remboursable sur l'emprunt de 171 millions. »⁴⁰

De surcroît, le besoin d'exploiter la région, encourageait la réalisation de la voie : « Lorsque le Congo-Océan sera terminé et le port de Pointe-Noire complètement équipé, tout ce riche bassin minier du Niari entrera en exploitation »⁴¹. Au travers de cette voie, les produits naturels du sol, le caoutchouc, les oléagineux en quantité presque indéfinie, les bois, le raphia, le kapok, les minéraux de cuivre de la région de Mindouli, le copal, le karité, et une infinité d'autres produits pouvaient s'écouler vers la côte. Les premières découvertes dans la région du Niari attirèrent l'attention de la nécessité d'un chemin de fer, conçu à la fois comme chemin de fer d'exploitation et chemin de fer de transit.

En effet, l'absence de moyens de communication rendait difficile l'amélioration économique et s'opposait au développement du territoire. Il devenait l'origine première d'un manque de développement de la colonie, à l'instar d'autres colonies que détenait la France.

De même, les inconvénients occasionnés du fait du transport des marchandises par la voie ferrée belge (située de l'autre côté de la rive du fleuve Congo), augmentaient le besoin d'accorder à la colonie française son propre débouché vers l'Océan. En vrai, la capacité de transport de la voie belge, ne répondait plus, elle suscitait une insécurité auprès des compagnies concessionnaires de l'époque qui craignaient l'absence d'acheminement régulier et certain de leur bien vers l'Océan.

« Les inconvénients inhérents à tout emploi d'une voie de communication étrangère s'aggravent ici d'une faible capacité de débit et d'un médiocre rendement auquel nos voisins et

³⁹ Rapport de M. Angoulvant, gouverneur général de l'Afrique équatoriale française à Monsieur le Ministre des colonies sur les travaux de la section de l'Afrique équatoriale française. Paris, E. Larose, 1917, p.33, consulté le 25 Avril 2024 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5781146j/f6.item>

⁴⁰ Idem, p.34

⁴¹ Georges Bruel, op.cit., p.207

amis belges veulent s'efforcer de remédier dans la mesure du possible. Nos commerçants n'ont et n'auront aucune assurance de voir leurs produits acheminés régulièrement et avec certitude vers le débouché maritime.⁴² »

4. Bref aperçu historique du Congo Brazzaville

Après la période de la découverte de l'embouchure du fleuve Congo par les Portugais, du commerce des esclaves, des missionnaires, vient enfin la période des explorateurs. Ainsi, une théorie moderne de colonisation va naître. Cette théorie consistait à fournir des capitaux et des techniciens aux populations afin de mettre en valeur les ressources dont elle disposait. Elle consistait aussi à instruire les populations et à partager avec elles les immenses profits⁴³.

Tout a commencé par les explorations de Savorgnan de Brazza. Ces explorations avaient pour but de préparer la colonisation française. C'est au travers de la mission de l'Ouest Africain que Brazza signe un protectorat avec le roi du royaume téké pour le placer sous la protection de la France. En effet, cet explorateur avait confié au peuple le drapeau français comme signe de protection, il leur avait expliqué qu'à chaque fois que ceux-ci étaient confrontés à des menaces ou à d'autres explorateur, ceux-ci devaient brandir ce drapeau comme signe d'appartenance à la métropole française⁴⁴. C'est d'ailleurs en reconnaissance de ce personnage qu'un mémorial portant son nom a été édifié au sein de la capitale Brazzaville.

⁴² Albert Sarraut op.cit.1923 p.417

⁴³ Marcel Sorret, « *Histoire du Congo : capitale Brazzaville* » Paris, Éditions Berger-Levrault, 1978, p.178

⁴⁴ Idanna Pucy « *Brazza in Congo: A life and Legacy* » New York, Umbrage Editions, 2009, p.32

Figure 4: Mémorial Pierre Savorgnan de Brazza inauguré en octobre 2006



Source : <https://tabisite.com> consultée le 29 mars mars 2024

Pierre Savorgnan De Brazza était connu comme étant une personne sensible, attentive, curieuse et généreuse. Il percevait le monde comme un miracle de la création et accordait une importance au droit humain⁴⁵. Ce sera donc le 03 octobre 1880 que le traité prévoyant l'établissement du protectorat fut signé entre le roi du royaume téké dénommé Makoko et l'explorateur Pierre Savorgnan de Brazza.

Nous croyons personnellement que c'était pour des raisons de couverture et de protection face à d'autres puissances possédant des armes plus puissantes que le Roi signera ce traité. Aussi nous avons du mal à croire que les objectifs du traité avaient été compris par le roi de ce royaume, mais il est vrai que ce traité aurait empêché l'autre explorateur de la rive gauche dénommé Stanley de faire de cette partie une colonie belge.

Au travers de ce traité, le territoire appartenait officiellement au Français et non au Belge. Après cela, Brazza décida d'expédier ce traité pour une ratification au sein du Parlement à Paris⁴⁶.

En 1883 est créé par Pierre Savorgnan de Brazza un commissariat du Gouvernement dans l'Ouest africain, devenu en 1886 un commissariat général au Congo. Ce commissariat devient gouvernement général du Congo français en 1909. En 1910 est créé le Gouvernement général de l'Afrique équatoriale française regroupant le Moyen-Congo, le Gabon, l'Oubangui-Chari et le Tchad.

⁴⁵Op.cit., p. 100

⁴⁶ Idem. p.136

Cependant, lors de ses premiers contacts avec le territoire, l'explorateur discerna dès le départ la nécessité de l'existence d'un chemin de fer reliant Brazzaville à l'Océan Atlantique. C'est donc au travers de cet homme que l'idée d'un chemin de fer fut abordée pour la première fois.

Suite à cela, les États européens vont assurer leur souveraineté sur la plus grande étendue du sol africain, plus particulièrement dans le territoire du Congo.

Ainsi, une conférence dénommée la Conférence de Berlin verra le jour. Dans cette conférence, les clauses de traités prévoyaient la liberté du commerce dans le bassin du Congo, des moyens susceptibles de mettre fin à la traite des esclaves, en punissant ceux qui s'en occupaient, la libre navigation sur le Congo, ses affluents et les eaux qui y sont assimilées. Le Congo Français avait vu le jour lors de cette conférence. Il n'était plus un territoire laissé au commerçant, aux mains des traitants. Il possédait donc une administration.

Dans cette conférence, un accord fut signé entre la France et le Portugal : la France devait posséder la région du Kouilou Niari, le Portugal les bouches du Congo, c'est-à-dire l'actuel Angola. La conférence s'ouvrait à Berlin le 15 novembre 1884 et le traité concernant le partage diplomatique de l'Afrique centrale sera finalement signé le 26 février 1885.⁴⁷

Entre 1906 et 1910, le nom de la possession changea et intégra alors l'Afrique équatoriale française. Dans les années 1920 s'épanouit l'idée que des flux d'investissements permettraient d'accélérer beaucoup plus la construction d'infrastructures, en particulier dans les transports, ce qu'on appelait des « programmes d'outillage », dont l'idée fut lancée par André Maginot dès la Conférence coloniale du 12 juillet 1917.

5. Les expéditions et projets avant l'obtention de la concession de la construction du chemin de fer par la Société des Batignolles.

Pour comprendre ce qui a fait de la société de construction des Batignolles l'entreprise idéale pour obtenir le marché de la construction du CFCO, il est important de rappeler ses exploits de construction dans d'autres pays, que ce soit en Afrique, en Europe. Ensuite, il est également crucial de parler des expéditions et des avant-projets qui précédèrent la construction de la voie.

⁴⁷ Autin, Jean, « Pierre Savorgnan de Brazza. Un prophète du tiers-monde » Paris, Ed. Perrin, 1985, p.120

-Les expériences antérieures de la Société de construction des Batignolles

Il faut comprendre que le marché de la construction du chemin de fer Congo Océan n'a pas été le tout premier marché entrepris par cette société de travaux publics. En réalité, elle avait déjà acquis plusieurs expériences, que ce soit dans la construction du chemin de fer au Sénégal, en Afrique du Nord, en Roumanie. Ainsi, elle semblait être la meilleure société expérimentée pour les chemins de fer en Afrique. En vrai, à la fin du XIX^e siècle, Brazzaville n'était reliée à la côte que par la « piste des caravanes », un chemin à pied qui était ouvert grâce aux animaux et dont se servaient les explorateurs pour un accès à l'intérieur du pays.

En outre, la recherche d'un tracé idéal pour la future voie ferrée donna lieu à de nombreux projets pour étudier divers tracés, parmi lesquels l'itinéraire de la mission de Brazza. En 1886, Pierre Savorgnan, lorsqu'il revient sur le territoire du Moyen Congo comme commissaire général, chargea Léon Pierre Jacob, ingénieur des Ponts et Chaussées qui était titulaire d'une carrière d'ingénieur à la Compagnie des chemins de fer du Nord, d'étudier la meilleure voie possible entre Brazzaville et la mer. Celui-ci en relèvera plusieurs, dont la fameuse « Piste des caravanes » utilisée depuis des siècles, entre autres par les trafiquants d'esclaves.

-La forêt du Mayombe :

L'exploration du Mayombe avait été difficile, comme le sera plus tard la construction du chemin de fer Congo Océan. Le Mayombe est une chaîne métamorphique plus ou moins parallèle à la côte. Il forme une barrière naturelle à la pénétration de l'intérieur du pays. Le Mayombe a une largeur de 20 à 60 km, il est d'altitude modeste, c'est une chaîne moyenne qui présente un relief abrupt qui rend difficile la traversée. C'est un massif montagneux d'une couverture rocheuse continentale formée durant l'ère primaire⁴⁸ Il existe plusieurs pays actuellement qui se partagent la forêt du Mayombe : la République du Congo, La République démocratique du Congo, le Gabon et l'Angola.

⁴⁸ P. Vennetier, Op.Cit.p.14

Figure 5 : Carte schématique de la forêt du Mayombe dessin de Romanot



Source : Michel R. O « *L'aventure de l'or et du Congo* » p.19

Figure 6: Le Mayombe au XXIe Siècle



Source : IUCN

A partir de 1886, plusieurs missions se succédèrent en vue de reconnaître le meilleur tracé à adopter pour le futur chemin de fer⁴⁹.

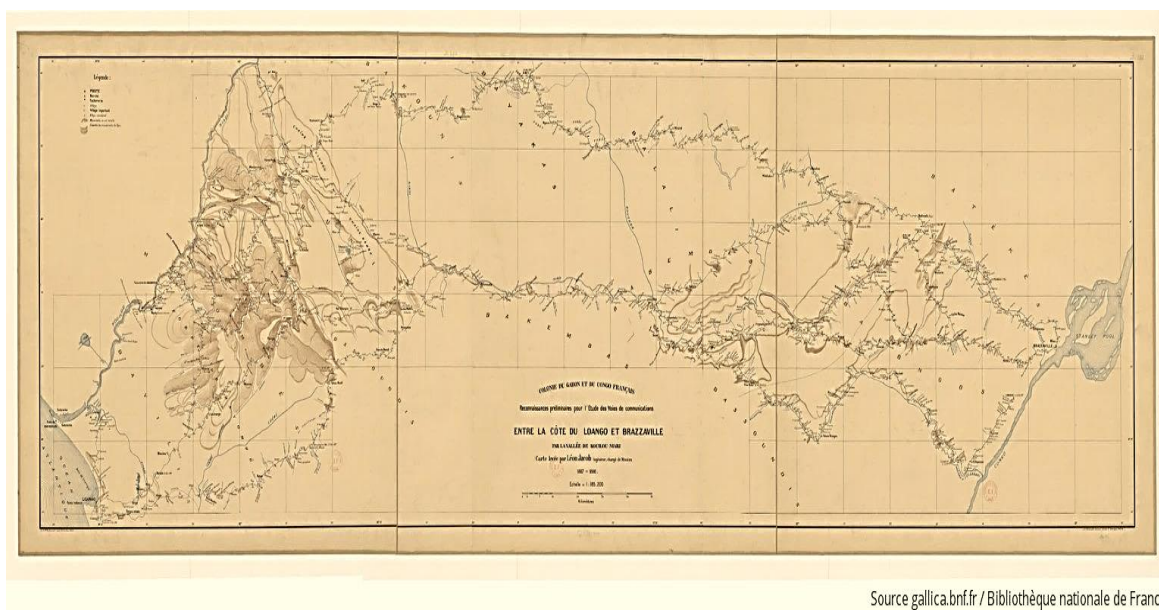
« Les premières études datent de 1886, elles furent entreprises bien avant celles du chemin de fer belge. Mais, pendant que nous gaspillons notre temps dans des hésitations trop prudentes et des discussions stériles sur les divers tracés, les Belges nous devançaient dans l'exécution. Pendant ce temps, sur le territoire français, les missions d'études se succédaient, recherchant inlassablement le tracé idéal aboutissant au port idéal. »⁵⁰.

⁴⁹ A. Burnel « *La société de construction des Batignolles de 1914-1939 : Histoire d'un déclin* » Paris, Ed. Droz, 1995, p.174

⁵⁰ Albert Sarraut Op.Cit.,p.420

C'est ainsi que, par la mission menée par l'ingénieur Léon Pierre Jacob de 1886 à 1890 pour la ligne Congo Océan, un itinéraire joignant l'Océan Atlantique à Brazzaville fut étudié. Cette mission leva 3000 kilomètres et catalogua les différents tracés suivant lesquels le Mayombe pouvait être franchi par une route ou un chemin de fer⁵¹.

Figure 7: Œuvre cartographique de Léon Pierre Jacob reconnaissances préliminaires pour l'étude des voies entre la côte du Loango et Brazzaville 1888



Source : <https://gallica.bnf.fr> consultée le 05 décembre 202

Ensuite, par la mission de 1893-1895 dirigée par Alfred Le Chatelier, aussi appelée la mission du génie, il reprenait la suite du projet Jacob et comportait l'établissement d'une voie mixte composée de deux tronçons de voie ferrée d'une longueur de 200 à 250 kilomètres⁵². Par ailleurs, un décret du 26 avril 1893 avait approuvé un contrat passé avec A. Le Chatelier pour l'étude d'une voie ferrée ou d'une voie mi-fluviale, mi-ferrée entre Brazzaville et la côte. Voie de 1 mètre, courbes inférieures à 100 mètres ; mais nécessitait de construire dix-neuf tunnels entre Biédé et Brazzaville et les coûts du kilomètre étaient évalués à 350.000 francs⁵³. Le 04 août 1893, une autre mission fut confiée au capitaine Cornille (directeur de l'exploitation du chemin de fer du Soudan français), pour une voie de communication entre la côte et Brazzaville, toujours sous la direction du programme Le Chatelier. Cette mission commença à partir d'août

⁵¹ Sautter, Gilles. "Notes Sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934)." *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 7, no. 26, 1967, p.3. consultée en mai 2024, JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/4390962>

⁵² *L'Afrique Française*, 30^e années, n°1 Bulletin mensuel du 1^{er} janvier 1920 p.158

⁵³ *Journal officiel de l'Afrique équatoriale française*, 9^e Années, N°14, 12 juillet 1912, p.327

1893 et s'acheva en avril 1894. Le capitaine Cornille fut assisté du capitaine Goudard, du lieutenant Boidot, tous deux de la même armée, et de quatre sous-officiers. Cet avant-projet proposait de longer le fleuve pendant toute la traversée du Mayombe. Arrivée dans le Niari, l'avant-projet se dirigeait vers Loudima suivait ensuite la piste des caravanes jusqu'à Brazzaville.

De 1899 à 1900, d'autres projets virent le jour par le biais de Ritaine-Descamps et Caz-Izambert. Ces projets partaient de Pointe Noire pour aboutir à Brazzaville.

De 1900 à 1901, il eut une reprise des études de la mission du Chatelier, dans la mesure où les demandes de concession pour l'établissement d'une voie ferrée furent appuyées, mais cela fut sans succès.

De 1906 à 1907, il était question de la mission Marc Bel, il était ingénieur de la société minière de Mindouli, pour lui, les anciens projets qui avaient été proposés le long du fleuve Kouilou Niari n'étaient plus viables. Il soutenait l'itinéraire d'une ligne reliant Brazzaville à Mindouli puis jusqu'à Pointe Noire. Il n'avait aucune idée quant à cette route qui traverserait le dangereux Mayombe. Il avait donc convaincu les autorités françaises de financer les études sur la voie qu'il proposait. L'objectif était de reconnaître les richesses géologiques de la région du Kouilou Niari. Cependant, il s'intéressa aux voies ferrées qui pouvaient éventuellement être établies. Le capitaine J. Mornet étudia aussi les possibilités d'une ligne de chemin de fer. Il ne s'agissait pas d'un tracé nouveau, mais il envisageait comme préférable le tracé de Loango Pointe-Noire. Le capitaine Mornet, membre de la mission J. M. Bel étudiait la construction d'une ligne partant de Pointe-Noire, remontant la rivière Loémé, franchissant le Mayombe près de la frontière du Cabinda, gagnant la Loudima et Mindouli pour parvenir à Brazzaville.

De 1910 à 1911, le gouverneur général de l'AEF dénommé Martial Merlin délégua des travaux d'études à la société des Batignolles afin qu'elle propose un avant-projet du chemin de fer. Cette société, quant à elle, confia la mission à deux officiers, dont le capitaine Mornet et Lavit, pour l'étude d'un avant-projet de voie ferrée entre Brazzaville et Pointe-Noire. Le travail avait été confié à trois brigades respectivement placées sous la direction de M. Tissot pour la partie allant de Pointe-Noire vers l'Est, de M. Estassy pour celle se dirigeant de Brazzaville vers l'Ouest et du capitaine Mornet pour la traversée du Mayombe. De plus, M. Lavit était mis à la tête d'une mission de contrôle chargée de surveiller l'exécution des travaux et de coordonner les résultats acquis. Ils proposaient un tracé qui passait par la chaîne du Mayombe, se déroulait

dans la plaine du Niari, avant de rejoindre Mindouli et Brazzaville. Ce trajet devait contenir une largeur de 540 kilomètres et une voie d'un (1) mètre.⁵⁴

De 1910 à 1912, malgré le fait qu'une mission fut confiée au Batignolles, le terminus maritime du côté de l'Océan n'avait toujours pas été défini. C'était donc par la mission hydrographique du Gabon que les autorités recherchaient le point le plus propice à l'établissement de la voie.

En 1913, c'était le tour de la mission de l'ingénieur Wall : il s'agissait de l'étude d'une voie ferrée entre Lékondé et Loudima. Déjà en 1913, la compagnie propriétaire du Kouilou-Niari, dont les actions venaient d'être achetées par un groupe anglais, présentait un nouveau projet de voie ferrée reconnu par l'ingénieur Wall entre la côte et Loudima, et qui se développait en entier sur quelque 250 kilomètres. Ce projet partait de la baie de Lekondé à 50 kilomètres au nord de l'embouchure du Kouilou, traversant le Mayombe par la vallée. Il passait non loin de N'Tima et après avoir franchi le Kouilou, il venait rejoindre le tracé proposé par le programme Le Chatelier antérieurement, dans la grande boucle nord du Niari. Les suggestions de M. Wall n'étaient appuyées d'aucun document topographique sérieux. Après l'examen de son rapport et des croquis qui l'accompagnaient, des indications fournies par les cartes existantes, le contrôle des études de chemin de fer concluait au rejet de cette proposition insuffisamment motivée.⁵⁵

De 1918 à 1919, par la mission du capitaine Schnebelin, il s'agissait d'une étude d'une voie ferrée entre Lékondé et Loudima. Cette mission était motivée par le soin de reconnaître le tracé Wall et de l'améliorer si possible. L'exécution de cette mission était donnée au capitaine Schnebelin. Il débarqua à Loango le 15 août 1918 et termina ses travaux après six mois d'étude sur le terrain.

Le tracé Wall étant rejeté, la mission du capitaine Schnebelin apportait l'avant-projet d'une voie ferrée entre Lékondé et Loudima. Cet avant-projet se tenait à peu près dans les mêmes parages que le projet anglais, et se raccordait comme lui au tracé proposé par Le Chatelier, auquel le capitaine apportait quelques retouches entre le Kouilou et Loudima pour étendre le tracé. D'après le rapport du chef de mission, le nouveau projet étudié entre l'Océan et Loudima, malgré l'amélioration du profil et du plan présentait des difficultés d'exécution. L'avant-projet Schnebelin était approuvé en principe le 2 février 1920, sous réserve d'un certain nombre de vérifications portant sur la résolution par cet avant-projet de divers problèmes techniques dont

⁵⁴ Blandine Sibille et Tran Minh « *Congo Océan, de Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934* » Paris, Editions Frison-Roche, 2010, p.61

⁵⁵ Chemin de fer Congo Océan mis en ligne le 10-05-20, consulté en mars 2024 <https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/CFCO.pdf>

la solution n'apparaissait pas clairement sur les plans à grande échelle présentés ; sous réserve, aussi, que la baie de Lékondé serait reconnue effectivement favorable à l'installation d'un port important, condition essentielle pour la réussite de la voie de transit française⁵⁶.

En 1920, c'était la place à la mission hydrographique du *Regulus*, il s'agissait de la vérification des sondages de la baie de Lékondé, d'étudier l'embouchure du Kouilou, et la baie de Banda, daté du 23 février 1920. Cette mission avait pour but de trouver un point d'aboutissement pour le chemin de fer projeté⁵⁷.

De 1920 à 1921, il s'agissait de la mission hydrographique du lieutenant de vaisseau Lafargue. Cette mission explora la côte Sud du Gabon. Son programme était fixé par les instructions du 07 août 1920 et complété par le télégramme du 28 février 1921. Elle comportait les levés de pointe Banda et Lékondé, la reconnaissance des mouillages de Ngoundi et Konkouati et la recherche des fonds de 12 mètres sur toute la partie de côte située entre Banda et Numbi. Au final, c'est le projet de port en eau profonde, seul débouché rationnel d'un chemin de fer⁵⁸ qui fut accepté.

En 1921, il s'agissait des études définitives du chemin de fer au niveau de la section de Brazzaville à la section côtière. Au cours du premier trimestre de l'année 1920, il était établi le projet définitif des 25 premiers kilomètres à partir de Brazzaville.

C'est dans cette perspective qu'une étude guidée par le général Antonetti étudia toutes les régions qui devaient être desservies par la future ligne et décida l'adoption du tracé proposé par les Batignolles.

La société avait l'obligation de déposer un projet de chemin de fer, voilà pourquoi elle désigna deux ingénieurs pour l'accomplissement de cette mission (les capitaines Mornet et Lavit). Au final, le projet fut accepté au regard du prestige que jouissait la société de construction des Batignolles. La convention fut signée entre le ministre des colonies Albert Sarraut et l'administrateur de la société de construction des Batignolles dénommé Charles Barbière⁵⁹.

Ce projet de réalisation du chemin de fer a constitué l'un des plus problématiques chantiers exécutés par la société de construction des Batignolles. En raison de la longueur de la ligne, mais aussi des multiples obstacles. En effet, par obstacle, il est question ici de la traversée de la

⁵⁶ *L'Afrique Française*, 30^e Années, N°1. Bulletin mensuel du 1^{er} janvier 1920, p. 300

⁵⁷ Note historique sur la construction du port autonome de Pointe noire, Journal Officiel de l'Afrique Equatoriale Française, 1^{er} Avril 1939, consulté en mai 2024, <https://unicongo.cg/wp-content/uploads/2023/03/Note-Historique-sur-la-Construction-du-Port-Autonome-de-Pointe-Noire.pdf>

⁵⁸ Idem

⁵⁹ Albert Sarraut, Op.cit., p.425

forêt marécageuse du Mayombe, de la main d'œuvre difficile sur le chantier, des conditions archaïques de travail, et de l'implication de la presse. Un emprunt devait permettre de procéder à la réalisation de ces travaux. Les études furent confiées à la société des Batignolles et exécutées sous la direction de M. l'ingénieur Lavit.

Conclusion :

Cette recherche a abordé le contexte de la construction du tracé, les raisons ou la nécessité de connecter l'intérieur du pays à l'Océan Atlantique par le chemin de fer. La recherche a également proposé un bref aperçu historique de la République du Congo allant de la période coloniale jusqu'à son indépendance. Elle a aussi mis en lumière toutes les difficultés concernant l'aboutissement de la décision finale de construction du chemin de fer en détaillant tous les avant-projets, toutes les missions et expéditions effectuées sur les lieux afin de rechercher le meilleur tracé. La démonstration historique du contexte de la construction de la voie ferrée et de l'importance historique de cette voie a été étudiée. Ce qui précède nous a permis d'analyser que parfois il est louable de passer à l'action même lorsqu'on n'a pas une idée de la totalité du projet. C'est certainement dans cet état de réflexion que le gouverneur Augagneur se trouvait, car sans son action pour mettre en place le début des travaux du côté de Brazzaville, il n'y aurait certainement pas de chemin de fer, d'outil de désenclavement et de développement économique datant de la période coloniale en République du Congo.

CHAPITRE 2 : LA SOCIETE DE CONSTRUCTION DES BATIGNOLLES ET LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CONGO OCEAN

Abstract

This chapter deals with the question of the Batignolles construction company and the construction of the railway. It relates the history of the company, from its creation to its expansion throughout the world. It deals with the obligations with which the Batignolles company was committed to the colonial administration, as well as the circumstances in which this company concluded the contract for the construction of the railway. It addresses the difficulties encountered not only by engineers but also by workers. He talks in detail about the actions of contractors, administrators, and workers in carrying out the work. From a technical point of view, it deals with the transfer of knowledge and working methods implemented on construction sites. It also relates all the oppositions that took place in the face of the illness that the administrators had to face.

Introduction :

C'est par une convention du 23 juillet 1922 que la société de construction des Batignolles s'engagea à construire le chemin de fer sur 172 kilomètres en partant de l'Océan Atlantique où se situe la ville de Pointe-Noire. Ce fut aussi par un décret du 8 août 1922 que l'on autorisa l'ouverture des travaux. L'ingénieur Jean Rolland Gosselin⁶⁰ procéda à l'ouverture du chantier.

Et pour ce qui est de la réalisation des travaux du chemin de fer Congo Océan, ils furent confiés à la société de construction des Batignolles du km 0 au km 172, ensuite du kilomètre 172 au kilomètre 512, il a été construit en régie avec tâcherons par la colonie⁶¹. Cependant, la réalisation du kilomètres 0 au kilomètre 172 était considérée comme la plus difficile du fait que la voie traversait des zones peu peuplées et réputées comme étant très dangereuses. Les constructeurs étaient confrontés à des difficultés liées au climat, au relief accidentés, à l'absence de routes et à certaines sections difficiles de la région du Mayombe.

« Beaucoup parmi nous connaissaient l'horreur du Mayombe et ne pouvaient sous-estimer les difficultés de l'entreprise, mais les dés étaient jetés, il ne s'agissait plus d'atermoyer et d'ergoter, il fallait se mettre à la besogne⁶² »

Figure 8 : Aperçue de la ligne en construction



Source : *La presse coloniale illustré*, 23^e année, mars 1930, p.5

⁶⁰ J.R. Gosselin, ingénieur et industriel français, président de la société de construction des Batignolles

⁶¹ Prosper Kivouvou op.cit. p.31

⁶² Julien Maigret « Sommes-nous dans la bonne voie ? » *Le Monde Colonial Illustré*, 12^e années, N°130 du mois de juin 1934, p .82

Du côté de Brazzaville, les travaux avaient déjà débuté bien avant, ce qui n'était pas le cas du côté de Pointe-Noire où les travaux débutèrent à partir de 1923. Au regard de ce qui précède, il sera question d'analyser la naissance de la société des Batignolles et son expansion dans le monde jusqu'en 1920, ensuite, la concession des travaux aux Batignolles en tant que maître d'ouvrage du CFCO, puis le rôle des ingénieurs et pionniers dans la réalisation du projet, et enfin les transferts de connaissances et de techniques de construction.

1. La Société de construction des Batignolles : dès sa formation à son expansion dans le monde jusqu'en 1920 :

La Société de Construction Batignolles (SCB) n'a jamais porté cette dénomination à ses débuts. En effet, lors de sa création, elle avait pour nom Ernest Goüin et Cie. Dans cette société, la personnalité des associés était indifférente et le capital social pouvait circuler de main en main. Elle était fondée le 18 février 1846 par Ernest Goüin, un jeune polytechnicien issu d'une famille de banquiers. Il fut président de l'entreprise (1815-1885). Il fonda cette entreprise sous la forme d'une société en commandite par action, c'est-à-dire société de capitaux, et sous la raison sociale de « Société Ernest Goüin et Cie ». Ainsi, son entreprise nouvellement créée réalisa divers ouvrages de maçonnerie, s'intéressa autour d'activités multiples, dont la construction de machines (locomotive).

« Dès l'origine, ils surent s'entourer des hommes les plus compétents, obtenir la confiance de financiers reconnus et constituer un réseau de relations utiles à leurs projets. Par suite, la société connut une rapide expansion, sa croissance se poursuivit à un rythme soutenu jusqu'au début des années 1870 »⁶³

À son décès, en 1885, Jules Goüin le fils succéda à son père et il devint président du conseil d'administration, assurant ainsi la continuité des affaires. Puis Gaston Goüin (1877-1921) incarnait la continuité des traditions familiales au sein de l'entreprise. Il était le petit-fils du fondateur et devint alors président de la compagnie en 1905. Après sa mort, un proche reprit le fauteuil vacant de président, c'était Jean Roland-Gosselin (1868-1936) l'oncle. Sous sa présidence, l'on assista au retour en force du pouvoir familial. Il s'agissait donc d'une famille d'entrepreneurs, qui se succédèrent à la tête de la firme sur trois générations. La prégnance excessive du pouvoir familial empêcha durablement l'installation du modèle de management

⁶³ R.R.P. Barjot « *La société de construction des Batignolles : Des origines à la Première Guerre mondiale 1846-1914* » Paris, PUPS, 2005 p.81

technocratique apparu entre les deux guerres et retarda l'adaptation de l'entreprise aux réalités économiques.

En 1857, cette compagnie répondait au besoin de l'industrie française et concurrençait l'industrie britannique⁶⁴. Dès l'origine, le capital social atteignait 75 0000 francs, puis continua d'augmenter suite au renouvellement des actionnaires. Elle avait pour actionnaire de puissants commanditaires certains étaient des banquiers, d'autres des hommes d'affaires.

Cette société connut des percées commerciales, dans la fabrication des locomotives qui constituait la plus grande partie de ses ressources, d'autant plus qu'elle se situait dans un contexte où la France entrait dans une ère du chemin de fer accompagnée de l'émergence d'une industrie nationale de la construction de locomotives. De même, les établissements Ernest Goüin et Cie introduisirent la technique des ponts en fer et continuèrent d'innover.

En 1874, elle changea de dénomination sociale, devint une société anonyme et prit le nom de Société de Construction des Batignolles et se lança dans les travaux publics. La dépendance de l'entreprise Ernest Goüin au regard des associés commanditaires rendit précaire sa survie et occasionna la modification de sa dénomination sociale.

En 1914, la Première Guerre Mondiale provoqua une baisse de l'activité de l'entreprise, en raison des difficultés de communication qu'avait la firme avec ses chantiers de l'étranger. De 1914 à 1916, elle se concentra sur l'achèvement du chemin de fer de la Furka en Suisse, de quelques travaux d'amélioration du port de Pernambuco au Brésil. Elle saisit aussi l'opportunité des marchés publics qu'offraient les colonies⁶⁵.

Figure 9: Entreprise de construction Des Batignolles



Source : <https://gallica.bnf.fr> consultée le 10 Juin 2023

⁶⁴Idem. p.82

⁶⁵ Burnel Anne, Op.Cit.,p.303

En 1917, l'on confia à la SCB la construction d'une voie ferrée en Algérie dont les ressources minières étaient destinées à alimenter l'industrie de guerre. Lors de la guerre, des marchés tels que la construction des bâtiments industriels, des centrales électriques et la création de terrains d'aviation pour abriter les armements s'offrirent à la société ; mais celle-ci ne disposait d'aucune expérience à tel point qu'elle évita ces marchés. Elle préféra pointer son activité vers la création d'armement tels que les obus, les canons, les bombes.

À cela s'ajoutait la création des filiales, elle créa plusieurs filiales. La firme fournissait les rails, construisait des voies ferrées, fabriquait le matériel roulant et assurait l'exploitation de la ligne ; sa filiale la plus importante dans le secteur était la Compagnie de chemin de fer de Bône-Guelma implantée en Algérie et en Tunisie.

Après la Première Guerre Mondiale, elle consacra moins d'un quart de son chiffre d'affaires dans les travaux publics qui ne constituaient pas la priorité de l'entreprise. Finalement, elle se tourna vers les colonies où la construction de chemins de fer et de ports s'avérait plus rentable. Les chemins de fer constituaient de plus en plus l'axe dominant de la croissance de la firme⁶⁶

⁶⁶ R.R.P. Barjot Op.cit., p. 152

2. Batignolles maître d'ouvrage du CFCO :

Dès le début des années 1923, à partir du moment où la ville de Pointe-Noire avait été adoptée comme la tête du chemin de fer, l'outillage débarquait à la base maritime pour l'exécution de la section côtière. La compagnie édifia des constructions provisoires semi permanentes destinées à abriter le personnel, les bureaux, les ateliers et le matériel de la société. Elle était chargée de la construction du tronçon de Pointe-Noire jusqu'au kilomètre 172. Ce tronçon débutait du côté de l'Océan Atlantique devait traverser la région de la forêt du Mayombe, le tunnel de Bamba pour enfin venir se joindre et s'unir au tronçon qui partait du fleuve en passant par la région de Mindouli, de la Bouenza et du Niari. Ce qui revient à dire que la construction de cette voie s'est effectuée sur deux extrémités bien distinctes, l'une débutant à Pointe-Noire et l'autre débutant à Brazzaville.

Après avoir établi son avant-projet sur la voie ferrée, qui avait été approuvé par le conseil supérieur des travaux publics. Cet avant-projet prévoyait les caractéristiques suivantes : une rampe nette, limite 20 millimètres par mètre au lieu de 25 millimètres prévus au programme, un rayon des courbes de 100 mètres, un alignement droit entre deux courbes de sens contraire, 60 mètres. Suivant une pratique qui faisait ses preuves en Afrique et qui s'était généralisée. La largeur de la voie avait été fixée à 1 mètre. Cet avant-projet envisageait de faire circuler des tonnes de charges à la vitesse de 25 à 30 kilomètres par heure.

La longueur de la ligne d'après l'avant-projet atteignait 583 kilomètres, mais il était permis de réduire le trajet par l'adoption de plusieurs variantes partielles qui permettaient d'apporter des améliorations. Ce qui faisait en sorte que cette ligne se retrouvait avec une longueur de 540 kilomètres. Une fois l'avant-projet amélioré, celui-ci avait été adopté par le comité des travaux publics des colonies⁶⁷.

En 1924, au terme des études définitives, la SCB suggéra de modifier le tracé et de traverser le Mayombe au niveau du Mont Bamba au moyen d'un long souterrain. Cette variante déjà étudiée en 1921 présentait des avantages de raccourcir la ligne de 20 kilomètres.

Au final, la signature du contrat et l'exécution de la convention entre la compagnie et le gouvernement de l'AEF donnait lieu, pour le compte des Batignolles, à la construction complète des 172 kilomètres de la voie, à la fourniture, à la pose, au ballastage de tout l'armement de la ligne entre les 172 kilomètres et le terminus à Brazzaville. Batignolles avait aussi pour

⁶⁷ Marcel Ruedel, Thebaul, « Le problème ferroviaire en Afrique équatoriale française » *Les Annales Coloniales*, numéro mensuel, 28 février 1922, p. 3

obligation de fournir des locomotives, des wagons et tout le matériel nécessaire à la construction des premiers kilomètres de la ligne⁶⁸. Cependant, cette dernière obligation fut annulée par un autre contrat du 27 janvier 1925. Au sein de ce second contrat, l'administration coloniale se donnait pour obligation de mettre à la disposition des Batignolles des travailleurs qui obéiraient aux ordres directs des ingénieurs.

« Il faut leur dire que ce chemin de fer doit être fait, qu'il faut qu'il soit fait. Nous paierons, nous nourrirons les travailleurs aussi bien qu'il sera possible. Mais nous ne pourrons faire nous même le travail qui doit être exécuté par eux, leurs jeunes gens »⁶⁹.

Contrairement à ce qu'il pouvait s'imaginer, « les difficultés se dressèrent devant les hommes chargés de diriger et d'assurer la construction »⁷⁰ parmi ces difficultés, reposait le recrutement des travailleurs. Il fallait mettre à la disposition des ingénieurs la main d'œuvre qui lui était nécessaire.

- Les difficultés liées au recrutement de la main d'œuvre

La main d'œuvre était difficile à recruter, mais elle était facile à retenir lorsque les services des travaux publics qui l'utilisaient savaient lui apporter une alimentation équilibrée⁷¹. En effet, les régions traversées par la voie ferrée se caractérisaient par un dépeuplement. Il fallait donc recruter la main d'œuvre dans d'autres régions pour ensuite la transporter et l'assigner voire l'affecter dans les chantiers. C'est alors qu'Antonetti, gouverneur général de l'Afrique équatoriale française (AEF), envisagea le recrutement ailleurs que sur les zones desservies par le chemin de fer. D'autant plus que l'administration s'était engagée à fournir les travailleurs afin de permettre l'exécution des travaux par la SCB.

« Une fois appelés et groupés, les travailleurs, étaient conduits à Brazzaville où ils séjournaient pendant un certain temps avant de rejoindre les chantiers où ils étaient affectés, M. le gouverneur général Antonetti au cours d'une des nombreuses inspections de ces contingents, se rendit compte que les agents de recrutement n'avaient pas toujours bien fait comprendre aux natifs ce qu'on leur demandait exactement et l'importance de la collaboration légitime qu'on réclamait d'eux⁷². »

⁶⁸ Burnel Anne Op.Cit.,p.178

⁶⁹ Idem, p.76

⁷⁰ Georges Boussenot, op.cit., p.28

⁷¹ Georges Boussenot, « L'AEF » *La Presse coloniale illustrée*, 15^e années,01^{er} Juillet 1922, p.4

⁷² Ième Van der Poël, « *Le Congo Océan : Un chemin de fer colonial controversé Tome2* » Paris, Editions l'harmatan 2006, p.79

Il faut reconnaître que, pour la construction de cette voie, il a fallu recruter des travailleurs partout en AEF, notamment en Oubangui Chari, actuellement sous l'appellation de République centrafricaine, et au Tchad. La demande en main d'œuvre était très élevée, la société réclamait une main d'œuvre énorme d'hommes pour l'exécution des travaux.

-Le recrutement des travailleurs en Oubangui Chari actuelle République centrafricaine

À Bangui, avant la mise en route des travailleurs par voie fluviale, une commission composée de l'inspecteur des affaires administratives et du chef de service de santé passait une visite administrative et hygiénique pour détecter les hommes malades ou en bonne santé capables ou incapables de réaliser les travaux qui leur étaient demandés.

L'adaptation de leurs nouvelles conditions d'existence se faisait à Brazzaville où ils étaient maintenus et classés en catégorie. Les bons étaient mis à l'entraînement progressif en allant de cinq heures de travail pour atteindre neuf heures. À leur arrivée, ils étaient entraînés à la discipline des chantiers et au régime du travail⁷³. Cependant, pour des raisons de soulagement de la main d'œuvre on fit appel aux Chinois.

-Le recrutement des chinois

C'était pour des besoins de soulagement de la main d'œuvre qui venait des régions intérieures que le gouvernement colonial décida de faire recruter des chinois destinés aux chantiers du Mayombe. Ce recrutement avait fait appel à des hommes chinois débarquant à Pointe-Noire sur la section côtière.

⁷³ Idem p.89

Figure 10: Travailleurs chinois sur les chantiers de la section de Pointe-Noire



Source : *La Presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.10

Antonetti était conscient de l'efficacité de la main d'œuvre asiatique et de sa capacité d'adaptation qu'il affirmait : « Ce premier essai d'importation d'élément jaune dans notre Afrique équatoriale aura espérons-le de bon résultats »⁷⁴ . En effet le désir de l'achèvement de la voie ferrée dans les temps occasionna ce genre de faits.

-Les tragédies liées à la main d'œuvre

La main d'œuvre s'opposait aux travaux, l'administration devait faire face à la maladie du sommeil afin d'éviter que la population ne diminue et que cela pose des problèmes de pénurie de la main d'œuvre.

« Nos ressources actuelles en personnel médical ne nous permettent pas pour le moment de lutter simultanément avec une activité égale sur tous les points contaminés du territoire. Il faut donc sérier nos efforts et grouper nos ressources, stériliser d'abord complètement une région, puis ce travail achevé passer à une autre. »⁷⁵

L'administration coloniale s'engageait aussi à fournir le service sanitaire pour les besoins des travailleurs. L'implication du gouvernement général dans l'organisation sanitaire de la main d'œuvre et dans la construction de la voie ferrée diminua des tragédies trop importantes au niveau de la main d'œuvre. Certes, les soins donnés à la main d'œuvre du chemin de fer, dans la lutte contre la maladie du sommeil, ne suffisaient pas pour réduire le taux de mortalité, mais il faut quand même reconnaître l'initiative des soins qui avait été entreprise.

⁷⁴ Ibidem p.85

⁷⁵ Georges Boussetot « AEF, la lutte contre la maladie du sommeil » Les instructions du gouverneur général Antonetti sur la lutte contre la maladie du sommeil, *La Presse Coloniale Illustrée*, 20^e Année, 1^{er} janvier 1927, p.6

La section de Mindouli : En janvier 1923, une nouvelle section fut organisée pour la construction entre le kilomètre 110 et le kilomètre 124 en partant de Brazzaville. L'exécution des travaux de cette section fut confiée à la Compagnie Lyonnaise de l'Afrique équatoriale française. Au sein de cette section, les travaux de maçonneries subirent des gros retards en raison du manque de ciment et d'autres matériaux. Ce manque de ciment et d'autres matériaux de construction s'expliquait par le fait que la société avait misé sur une ancienne voie ferrée construite par une compagnie minière. Mais cette voie en vue de sa défectuosité, ne répondait pas au transport des matériaux ce qui occasionna un grand retard⁷⁶.

Figure 11: Tunnel dans le Mayombe au kilomètres 90



Source : *Les Annales Coloniales*, 31^e année, février 1929, p.4

Figure 12 : Entreprises générales de travaux public Des Batignolles

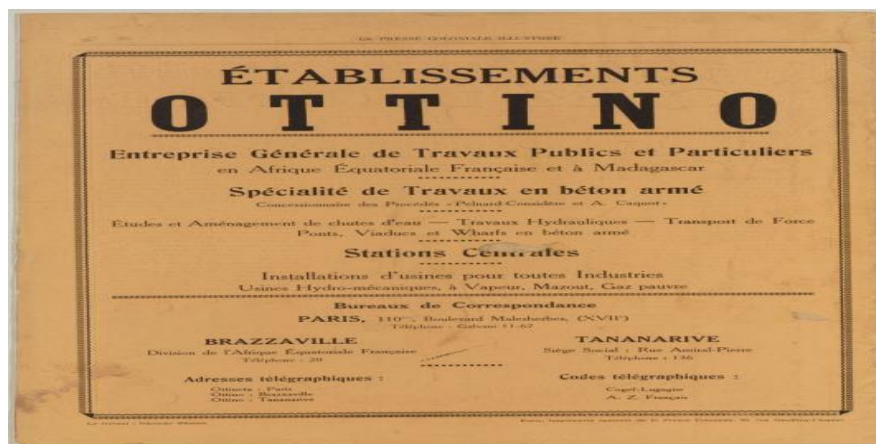


Source : *La Presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.4

⁷⁶ Georges Boussetot, « Le chemin de fer Congo Océan » *La Presse coloniale Illustrée*, 18^e Année, 01^{er} Octobre 1925, p.16

La SCB confia la réalisation de certains travaux à des sous-traitants, et jouait ainsi pleinement son rôle de maître d'ouvrage. Cela lui était permis dans son contrat conclu avec l'administration qui lui permettait de sous-traiter certains travaux sous sa responsabilité. C'est ainsi qu'elle fit appel à d'autres entreprises générales des travaux publics, dont Ottino, pour exécuter des ponts et viaducs sur le chantier. La SCB faisait souvent appel à un soutien technologique extérieur, en créant des liens avec des sociétés de construction des travaux publics afin de perfectionner ses produits.

Figure 13: Etablissements OTTINO



Source : La Presse coloniale illustrée, 23^e année, mars 1930, p.6

Ottino était une entreprise de travaux publics en AEF et à Madagascar, qui était spécialisée dans les travaux en béton armé, de ponts, de viaducs et de warfs. Cette compagnie contribua aussi à la construction du chemin de fer Congo Océan, au niveau du tronçon qui partait de Brazzaville. C'est d'ailleurs en guise de reconnaissance des services qu'elle avait rendus pendant la construction du CFCO que le gouvernement de l'AEF l'autorisa à prendre dans la région du Niari une terre disponible à l'exploitation⁷⁷. Le gouvernement de l'AEF associait des entrepreneurs et fournissait la main d'œuvre et l'outillage nécessaires pour la construction.

⁷⁷ Patrice Moundza, Op. Cit.,24

3. Le rôle des ingénieurs et pionniers dans la réalisation du projet

Les ingénieurs et pionniers ont joué un rôle considérable dans la réalisation du projet. En effet, ceux-ci débarquaient dans des zones inhabitées où tout devait être créé et organisé. Au départ, les ingénieurs ne jugèrent pas les travaux techniquement difficiles. Cependant, la configuration des sols occasionna une traversée techniquement difficile. « La traversée du Mayombe a soulevé des problèmes techniques d'une difficulté inouïe dont la solution exigea parfois de véritables tours de force de la part des ingénieurs »⁷⁸

Le gouvernement avait chargé l'un de ses collaborateurs, M. Thomann, administrateur en chef des colonies, de la construction rapide d'une piste provisoire accessible aux camions qui permettrait de faire gagner deux ans sur la construction du chemin de fer, de libérer les centaines de porteurs employés dans le ravitaillement des chantiers et de permettre une meilleure utilisation de la main d'œuvre⁷⁹.

En plus, ce rôle fut reconnu dès la fin des travaux du chemin de fer. C'est ainsi qu'un hommage fut rendu par le ministère des travaux publics qui soulignait la parfaite exécution des travaux et rendait hommage aux ingénieurs de la SCB et au personnel qui avaient fait preuve d'une compétence inégalable, d'une remarquable compréhension de l'intérêt public accompagné d'une manifestation de leur valeur professionnelle et de leur esprit de dévouement⁸⁰.

Le chef d'escadron d'artillerie Milhau, chef de service de la construction du chemin de fer, avait été nommé chef de service de la construction de la section côtière⁸¹. Par son action, il contribua à l'organisation sur les chantiers sous la direction et le contrôle du service gouvernemental des travaux publics. Il y'avait un service d'étude qui assurait le piquetage du tracé, suivi d'un service de construction qui contrôlait les entreprises et les tâcherons chargés de l'exécution des travaux.

Après le coup de pioche, 2000 terrassiers, une centaine de mécaniciens accompagnés des charpentiers sous la direction des dizaines d'Européens travaillaient sur les chantiers du chemin de fer repartis sur des douzaines de kilomètres.

En juillet 1921, les travaux se poursuivirent sous la direction de l'ingénieur en chef Dorland, inspecteur en chef des travaux de l'AEF. Il avait une longue expérience et une compétence en matière de chemins de fer coloniaux. Sur la section de Brazzaville, la même année, il eut un

⁷⁸ Ieme van der Poel, Tome2 op.cit., p.155

⁷⁹ *Le Monde colonial illustré*, n°26,15 octobre 1925, p.243

⁸⁰ Jean Monville Xavier Bezançon, « *Histoire de SPIE, Naître et renaître* » Paris, Ed. Michel,2011, p.52

⁸¹ *Les Annales coloniales* 23^e année N°33, 02 mars 1923 p.2

achèvement des 20 premiers kilomètres. Les pionniers étaient de toutes qualifications, de toutes nationalités et il s'agissait de leur force qui donnait forme à l'œuvre entreprise.

Les ingénieurs, quant à eux, devaient aller jusqu'au bout de l'œuvre en calculant pour chaque pont, chaque mur, chaque tranchée. Il fallait que ces derniers choisissent les matériaux adaptés pour chaque virage.

Il y avait une brigade d'étude qui procédait au relevé topographique, par la suite venaient d'autres équipes qui étaient chargées de l'aménagement et de l'établissement de la plateforme, et après il y avait d'autres équipiers qui terminaient la plateforme et posaient la voie définitive. On exigeait aux ingénieurs de construire cette voie avec une largeur de 1,067 m, de réaliser une ligne à voie unique et d'y insérer des voies d'évitement afin d'assurer un trafic dense.

Il y avait aussi ceux qui, par leur séjour en AEF, prophétisaient la réalisation de cette œuvre. À ces pionniers, on pense à Pierre Savorgnan de Brazza qui, dès le début, avait frayé le chemin et fait admettre l'opinion de la construction du chemin de fer. À cela se rajoute le gouverneur Martial Merlin qui, par son biais, fit en sorte qu'un emprunt soit accordé à la colonie pour la construction de la ligne⁸². Le gouverneur Augagneur qui mit fin à la procrastination, à la tergiversation concernant l'exécution des travaux. Le gouverneur Antonetti qui, par son dévouement parcourait les chantiers du CFCO pour s'assurer du bon déroulement des travaux.

« Ce résultat n'a pu être acquis que par l'effort constant de tout le personnel attaché à la réalisation de cette œuvre, et je suis heureux de vous adresser mes félicitations que je vous prie de transmettre à tout le personnel affecté à la construction du chemin de fer ⁸³»

L'apport des travailleurs venu de partout en AEF pour la réalisation de cette œuvre d'intérêt général était d'une grande utilité.

« Il a été employé au total 120000 hommes recrutés et 28000 volontaires, dont la plus grande partie ont dû accomplir 1500 kilomètres à pied, en auto, en bateau et en chemin de fer pour rejoindre les chantiers⁸⁴. »

⁸² Prosper Kivouvou, op.Cit., p. 21

⁸³ *L'Afrique Equatoriale Française*, 31^e année N°2 15 Janvier 1934, p.74

⁸⁴ Idem p.28

4. Le transfert de connaissances et techniques de constructions

Parmi les trois techniques de construction d'un chemin de fer, on note le fait de reconnaître un point de départ et de construire en poussant le rail vers le terminus. Ensuite, il y a le fait de débiter au bout de deux extrémités de la ligne de telle sorte qu'elles s'unissent, et après ces deux techniques, il existe aussi la technique qui consiste à diviser en plusieurs sections la construction de la ligne. C'est sur la base de cette dernière technique que l'on entama la construction du CFCO.

Les travaux de terrassement en terre : le terrassement est un ensemble de travaux de fouille, de transport, d'entassement de terre, pratiqués pour modifier le relief d'un terrain ou pour permettre de réaliser ou de renforcer certains ouvrages. « La société de construction des Batignolles aura à construire les grands ouvrages d'art, des gros terrassements »⁸⁵. Ces travaux de terrassement se réalisaient à la main. Il fallait extraire la terre, la transporter à la brouette pour ensuite la mettre en dépôt.

« Le Congo Océan fut probablement le dernier chemin de fer construit par les procédés classiques que représentait la pelle, la pioche, la brouette et la barre à mine ⁸⁶»

Figure 14: Travaux de terrassement dans la région de Loukoula



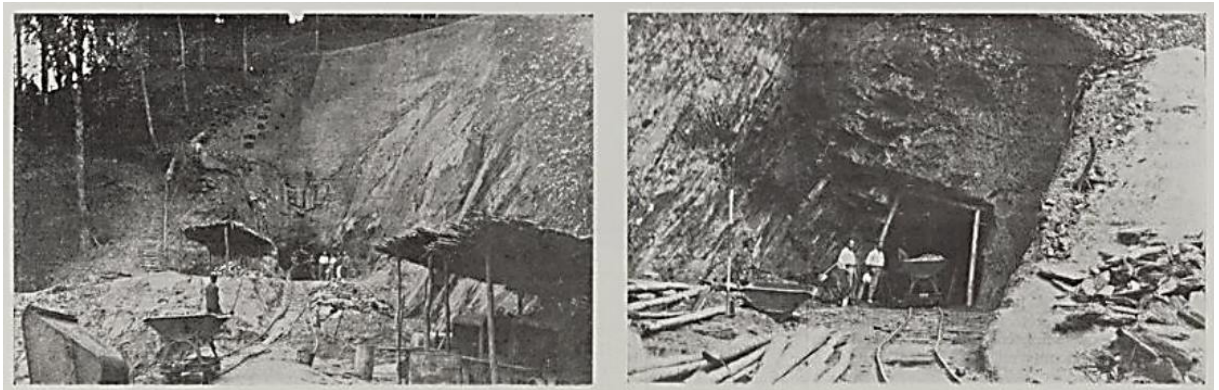
Source : *La Presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.20

⁸⁵ *Le Monde Colonial illustré*, 7^e année N°68, avril 1929, p.106

⁸⁶ Blandine Sibille, *Op.cit.* p.71

Le percement des tunnels : Le tunnel de Bamba avait 1690 m de long, et en dépit des moyens employés, son creusement fut extrêmement difficile, la roche très dure faisant brusquement place à des roches schisteuses ou à de l'argile imprégnée d'eau⁸⁷. Les travaux de perforations se faisaient par la méthode dite belge, c'est-à-dire en creusant d'abord une galerie de faite qui, par la suite, servait de base pour le percement de la galerie définitive.

Figure 15: Entrée du Grand tunnel de Bamba au km 140



Source : *La Presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.13

Le ballastage : c'est une méthode de mélange de pierre et de gravier qui permet de maintenir les traverses sur lesquelles repose la voie de fer. Le ballast transmet au sol les efforts engendrés par le passage des trains, sans se déformer.

« Outre le percement du tunnel du Bamba et l'avancement important des différents chantiers de cet ouvrage, on constate que les terrassements sont presque terminés et que le ballastage auquel j'attache une particulière importance est en bonne voie d'achèvement sur les 253 km, où le rail est posé⁸⁸ »

Au commencement des travaux, aucun matériel lourd n'était disponible pour les travaux de force, ce qui revient à dire qu'il n'y avait pas de mécanisation sur les chantiers et la plupart des tâches étaient réalisées à main nue.

« L'emploi des machines perfectionnées sur les chantiers des Batignolles n'empêchait pas que s'y maintinssent parallèlement des techniques de travail archaïques, en raison de la cherté

⁸⁷ Jean Monville Xavier Bezançon, op.cit. p.51

⁸⁸ *L'Afrique Equatoriale Française*, 31^e année N°2 ,15 Janvier 1934 p.74

des matériels à haut rendement, la société s'efforçait de limiter ses coûts de production en recourant, autant que possible, à du petit matériel exigeant une main d'œuvre nombreuse⁸⁹ »

L'usage de ces techniques archaïques de travail s'expliquait par le fait que la SCB choisissait de modifier le tracé afin d'obtenir un raccourci dans le Mayombe en creusant un tunnel. Cela rendit la réalisation problématique dans la mesure où elle s'éloigna des voies qui pouvaient servir à l'approvisionnement d'outillage perfectionné pour le percement des tunnels, le défrichage de la forêt. Ce qui obligea l'utilisation abondante des travailleurs réalisant un travail qui était censé être réalisé par des machines.

En août 1930, l'administration incita la SCB à l'utilisation des moyens mécaniques, ce qui accéléra significativement le rythme des travaux. En vrai, l'arrivée d'outils mécaniques sur les chantiers, bien que tardive, permit d'économiser la main d'œuvre et de réduire la charge du travail. C'est alors que les travailleurs utilisaient des perceuses pneumatiques, des compresseurs, des bétonnières, concasseurs et pelles à vapeur. Des tracteurs remplaçaient donc les bras des travailleurs pour tirer les wagons.

Figure 16: Travailleurs Saras se servant de perceuses dans le Mayombe



Source : *Le Monde colonial illustré*, n°67, mars 1929, p.66

⁸⁹Anne Burnel Op.cit. p.86

En permettant d'apporter sur les chantiers l'outillage perfectionné dont des pelles à vapeur, des moteurs compresseurs, des bétonnières, des câbles transporteurs, des perforatrices, dont l'emploi est devenu possible maintenant qu'une voie et une route longeant les chantiers nous donnent le moyen d'amener ce matériel à pied d'œuvre. Cette transformation des méthodes de travail permettra de conduire les travaux dans le Mayombe à la vitesse voulue, tout en réduisant de moitié le nombre des travailleurs prévus au début⁹⁰.

-Le transfert des méthodes de travail :

Les travailleurs n'avaient pas d'expérience professionnelle, ils devaient donc tout apprendre sur les chantiers. Ils n'avaient pas de pratique sur l'outillage en usage sur les chantiers. « La journée est finie, la nuit est tombée et on vient de passer douze heures en plein soleil à montrer aux noirs comment on pose un rail⁹¹ ». Cette affirmation démontre le transfert de connaissances qui se faisait sur les chantiers entre les ingénieurs et les travailleurs.

De même, le développement de l'enseignement professionnel colonial qui consistait à former les natifs à l'utilisation des machines pour l'accomplissement de l'œuvre avait pour but de favoriser une extension de l'industrie dans les colonies et d'entraîner l'apparition d'une classe ouvrière compétente sur les lieux. Cette classe ouvrière était disponible pour l'intervention dans les travaux de construction.

« Lorsque ces travailleurs venant de tous les coins de l'AEF n'ayant jamais touché un outil, parlant vingt langues différentes, ne se comprenant ni entre eux, ni avec les contremaitres européens ou indigènes chargés de les employer, avaient ainsi été amenés à pied d'œuvre, il restait à les instruire, à leur faire comprendre ce que l'on attendait d'eux⁹² »

Ce transfert de connaissance et de technique se fait jusqu'à nos jours dans la mesure où le personnel du CFCO voyage souvent pour apprendre de nouvelles techniques d'entretien du rail et d'utilisation de machines etc. La formation de contremaitres et d'artisans est devenue l'un des plus sûrs éléments de la prospérité du territoire⁹³. Mais aussi un élément de transfert de savoir-faire concernant les pratiques du chemin de fer.

⁹⁰ *Journal Officiel de l'Afrique Equatoriale Française* 25^e années N°1, 1^{er} janvier 1928, p.8

⁹¹ Siméon Georges « *L'heure du nègre* » Paris, Ed. DLM, 1996, p.61

⁹² *République Française, Afrique Equatoriale Française*, 25^e années N°2, février 1928, p. 28

⁹³ *L'Afrique française*, 18^e années N°1 Janvier 1921 p.50

Conclusion :

Ce travail a traité les questions de l'histoire de l'entreprise ayant exécuté les travaux du point de vue de sa genèse allant jusqu'à son expansion dans le monde, tout en parlant des circonstances l'ayant poussé à s'étendre vers les colonies. Il a abordé les difficultés de réalisation et d'exécution des travaux dues aux difficultés naturelles. Il a abordé les conditions de travail sur les chantiers, les engagements contractuels de l'administration coloniale au regard de la société des Batignolles, les techniques et méthodes de travail employées sur les chantiers. Pour au final faire comprendre que ces obstacles rencontrés par les ingénieurs et travailleurs pour construire et terminer la voie valaient le coup et justifiaient leur rôle indispensable dans l'acheminement de ce projet. Il est vrai que, sans l'acharnement et le désir d'aller jusqu'au bout, ceux-ci ne seraient pas parvenus à la mise en place de cette grande œuvre coloniale qui avait pour futur le changement paysager et économique du pays.

CHAPITRE 3 : LE CHEMIN DE FER ET LES CHANGEMENTS DU TERRITOIRE, DU PAYSAGE, DE L'ECONOMIE ET DE LA SOCIETE

Abstract

This chapter addresses the question of the contribution of the railway to the modification of the landscape, the territory, the economy, and society. It relates the state of the territory before the introduction of the line but also after the introduction of the line, emphasizing social changes and the development of towns and villages accompanied by the development of the economy. It deals with the characteristics of the line as well as the origin of the names of certain stations while highlighting the reasons for these names on these stations. It also addresses the current state of these stations as well as the need for their restoration. He talks in detail about the architectural influence and the transfer of influence of certain stations compared to other stations in the world. It also addresses the current challenges facing this route to ensure the continuity of its missions today.

Introduction :

La jonction de la section côtière à la section de Brazzaville a été faite le 29 mai 1934 au km 320, à 290 km de Brazzaville. Le 10 juillet 1934 fut la date de l'inauguration officielle de la ligne.

« Le premier train amenant à Pointe -Noire le Gouverneur général Antonetti et le Gouverneur Alfassa, est passé immédiatement après. Le premier train de voyageurs passé hier a été suivi par un train de marchandises amenant à Pointe -Noire 200 tonnes de coton venant de l'Oubangui.⁹⁴ »

Grâce au chemin de fer, les changements vont être apportés sur le territoire notamment dans la création des villes et aussi dans la modification sociale du paysage. Le chemin de fer Congo Océan ne traverse pas tous les 12 départements de la République du Congo. Il traverse des régions ou des départements bien précis du pays (6 régions), le reste des 6 autres départements ne sont pas desservis par les gares et infrastructures de la voie ferrée. C'est pour cette raison que l'on note une différence importante dans les départements traversés par la voie ferrée et les régions non traversées par la voie ferrée, notamment au niveau du paysage.

Le paysage est défini comme étant « une partie de territoire tel que perçue par les populations dont le caractère résulte de l'action des facteurs naturels ou humains et de leurs interrelations⁹⁵ ». Le paysage désigne l'apparence des choses et leur réalité. Le paysage en soi est souvent appelé à changer par l'activité humaine ou par l'action de l'homme en société. C'est dans cette perspective que la mise en place de l'infrastructure ferroviaire a eu pour conséquence la transformation du paysage. En plus de cet état de fait, le chemin de fer a été un outil de changement économique, social, et territorial.

⁹⁴ Marcel Ruedel « En AEF, De Brazzaville des trains ont déjà atteint Pointe-Noire » *Les Annales coloniales* 35^e année N°60 ,31 mai 1934, p.1

⁹⁵ L'article 1^{er} alinéa a de la Convention européenne du Paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000, consultée le 05Juillet 2024 <https://rm.coe.int/168008062a>

1. Le territoire avant le chemin de fer :

Le territoire précolonial se caractérisait par un territoire naturel, et les premiers voyageurs n'avaient vu qu'une forêt magnifique, des arbres géants, des lianes de caoutchouc, et des réserves inépuisables d'ivoire.

« Durant de longs siècles, il n'a pas existé de cultures. Le manioc, la patate, la tomate, le maïs, l'arachide, n'ont été introduit qu'à une époque relativement récente. Puis l'occupation est venue et pendant de longues années, toute l'activité du pays fut l'exploitation des richesses naturelles : bois, caoutchouc, palmiers à huile ⁹⁶»

Avant l'introduction du chemin de fer, les populations se déplaçaient à pied par des routes ouvertes dans la vallée et l'on a remarqué une absence de moyens de transport. Au départ, les peuples se servaient des chemins ouverts par les éléphants pour se déplacer dans la forêt. La population utilisait des pistes qui parfois étaient impraticables pour se déplacer dans la forêt. Le terrain était à moitié défriché, et il fallait employer des actions de déforestation des zones traversées.

« Il faut songer qu'il y'a vingt- cinq ans, on ne connaissait presque rien du Moyen Congo dans ses détails. Il n'y avait aucune route ; pas plus de maisons en dur que de radio ni de frigidaires. Le Mayombe lui-même était une légende. On se déplaçait sur quelques pistes de bêtes dont l'une devint la piste de caravanes, puis la piste télégraphique. Le trajet de la côte à Brazzaville se faisait en vingt-cinq étapes, quand cela se pouvait et si aucun incident n'en augmentait le nombre.⁹⁷ »

Figure 17: La route des Caravanes avant les travaux

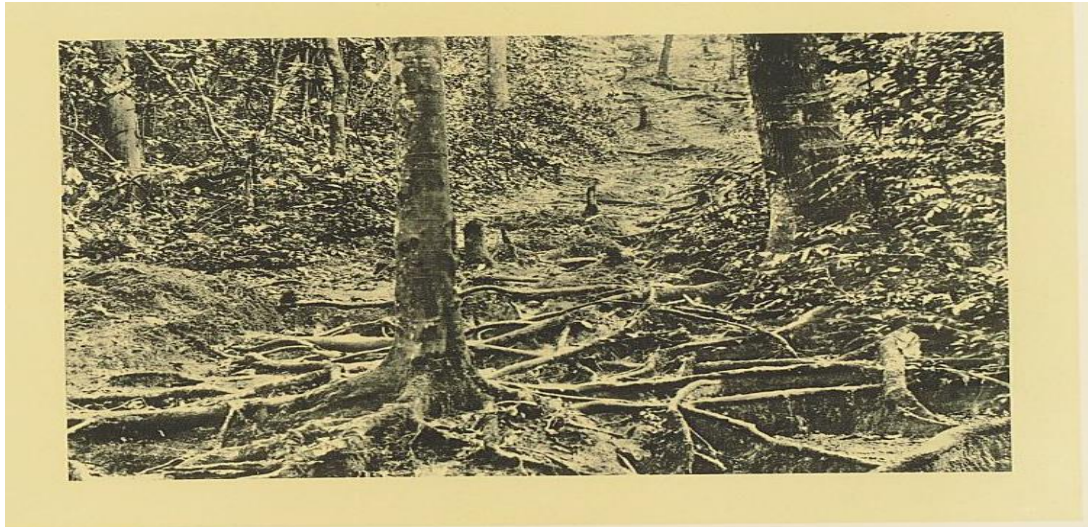


Source : *La presse coloniale illustrée*, 23^e année, mars 1930, p.16

⁹⁶Gouverneur Général Reste : « Que vaut en soi l'Afrique Equatorial Française ? Mieux que sa Renommée » *Le monde colonial illustré*, N°105 01^{er} mars 1937 p.86

⁹⁷ Michel R.O. Manot Op.Cit.,p.16

Figure 18: La route des caravanes avant les travaux



Source :P. Kivouvou, *le chemin de fer Congo Océan*, p.69

De même, les compagnies concessionnaires, société ou entreprise ayant reçu un droit d'exploiter ou de vendre dans une région, étaient présentes, cependant celles-ci ne pouvaient déployer pleinement leur activité en raison du manque d'infrastructure de transport. Il n'y avait pas de voies sur lesquelles ces entreprises pouvaient évacuer leur produit. La mise en place des compagnies concessionnaires était une construction juridique coloniale qui permettait d'organiser l'exploitation des terres conquises.

Le titulaire de la concession était tenu de commencer ses installations et son exploitation et devait justifier au terme de la cinquième année d'une mise en valeur de la colonie. Cela consistait en la création sur le cinquième de la superficie concédée d'une culture riche. C'est-à-dire que l'entreprise devait réserver le cinquième des terres qu'on l'avait accordé pour établir une culture de palmier, de pomme de terre ou de canne à sucre.

« Le contrat de concession est un moyen qu'a trouvé l'État colonisateur pour exploiter ses territoires coloniaux. C'est un instrument juridique tout à fait original car il n'a pas d'équivalent en métropole. C'est donc un outil qui a pour objectif d'abord l'exploitation puis, à partir des années 1920-1930, la mise en valeur des colonies. Il va exister trois types de concessions, la petite concession qui vise à attirer des colons dans ces lointaines contrées, colons non spécialisés et pas toujours compétents, la moyenne concession qui cible plutôt des investisseurs tentés par l'aventure qui vont s'essayer à de nouvelles cultures, et enfin les très grandes concessions qui donnent à des sociétés d'immenses territoires en vue de l'extraction des richesses qu'ils contiennent, avec en contrepartie une viabilisation de la région.⁹⁸»

⁹⁸ Fabre Martine, « Le contrat de concession aux colonies : norme molle et impact environnemental », dans : Éric de Mari éd., *L'impact environnemental de la norme en milieu contraint. Exemples de droit colonial et*

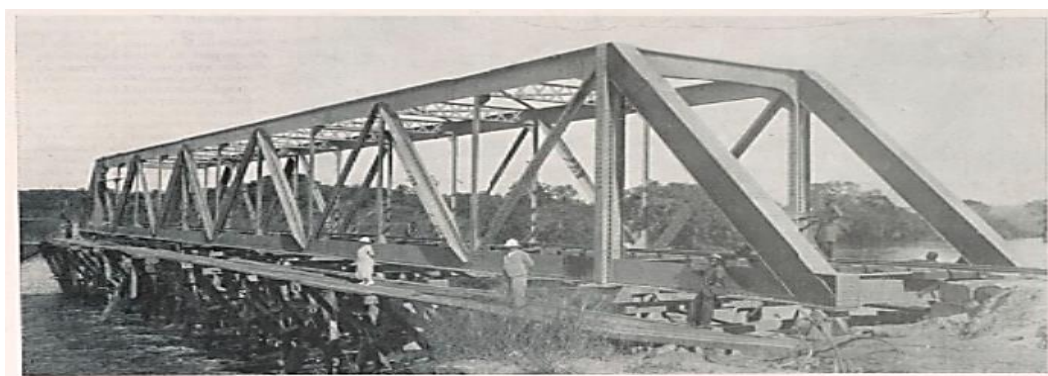
Ces compagnies existaient avant la réalisation du chemin de fer sur la partie méridionale et progressaient peu à peu à l'intérieur du territoire.

« Des maisons de commerce étaient établies, parfois depuis de longues années, dans les principaux centres du pays : les plus anciennes sur la côte du Loango, remontaient aux temps prospères de la traite négrière ; d'autres avaient profité de la fondation de la colonie pour progresser, à la suite des administrateurs, le long des artères fluviales ; Ogooué, Congo et leurs affluents.⁹⁹ »

Le transport s'effectuait par des porteurs, et les marchandises se transportaient à dos d'homme ou par navigation fluviale à tel point que ces moyens se révélaient insuffisants. « Plus les affaires étaient actives plus ils réclamaient des hommes à l'administration coloniale pour expédier les produits aux lieux d'embarquement et faire venir les marchandises.¹⁰⁰ »

Bien avant l'introduction du chemin de fer, il n'existait pas de village tout au long de la ligne, la forêt était inégalement remplie, caractérisée par une faible densité de la population empêchant le développement du territoire. « Aussi longtemps que les moyens de transport n'étaient pas organisés tout espoir sérieux de développement était vain¹⁰¹ ». Ce qui revient à dire qu'avant le chemin de fer, il n'y avait aucune trace de développement des villes et villages. L'introduction du chemin de fer n'a donc pas pu détruire une série de constructions puisqu'il n'existait pas de constructions. L'on partit par surcroît d'une région inoccupée et d'une plage nue¹⁰².

Figure 19: Pont sur le Djoué au km 19



Source : La Presse coloniale illustrée, octobre 1925, p.9

analogies contemporaines. EdiSens, « Environnement », 2012, p. 186-206. DOI : Consulté le 01 .07 .24 URL : <https://www.cairn.info/l-impact-environnemental-de-la-norme-en-milieu-contraint--9782351131701-page-186.htm>

⁹⁹ Catherine Coquery Vidrovitch, Op.Cit. p.232

¹⁰⁰ Idem.p.194

¹⁰¹ Ibidem, p.280

¹⁰² *L'Afrique Equatoriale Française* 31^e année N°2 15 Janvier 1934 p. .81

Figure 20: Train sur le Pont du Djoué à Goma Tsé-Tsé



Source : <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/ecran?id=FR ANOM 30Fi77-37&id=FR ANOM 30Fi77-37>

2. La ligne, et les gares :

Les gares et la ligne ont une place importante parce que leur présence a mis en valeur les régions. Aussi, du fait qu'elles font partie du paysage du pays. La ligne du Congo Océan a une longueur de 512 km. Cette ligne comporte 1200 petits ouvrages de 0,60 à 8 mètres d'ouverture, 92 ponts et viaducs représentant une longueur totale de 4000 mètres, 69 murs de soutènement représentant une longueur totale de 2400 mètres, 12 tunnels tous rassemblés dans le Mayombe, représentant une longueur totale de 3000 mètres, et dont le plus important est celui du Bamba qui atteint, 1690 mètres de longueur¹⁰³.

Le rail qui avait été utilisé était le rail standard français de 30 kilogrammes par éléments de 10 mètres posés à joints concordants. L'écartement des rails entre bords intérieurs était l'écartement anglais 1 m 067. La rampe avait été fixée en principe à 15 millimètres, elle avait été respectée dans le sens de Brazzaville-Pointe noire, où les produits représentaient le tonnage le plus important du trafic, dans le sens de Pointe noire – Brazzaville¹⁰⁴.

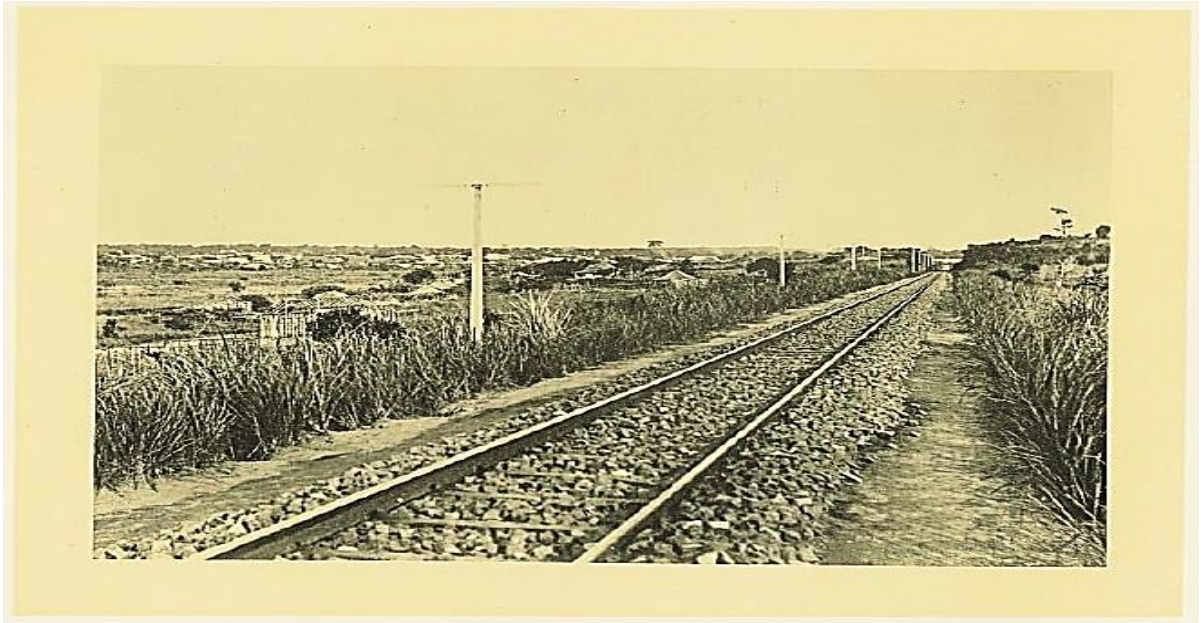
Il y'avait la présence des traverses métalliques sur la ligne, mesurant 1 m 80 de longueur et pesant 39 kilogrammes, distribuées à raison de 1300 au kilomètre. Quant au ballastage en première couche, il avait été fait avec une épaisseur de 20 centimètres, à cela se rajoutait une épaisseur de 15 centimètres. Cette voie avait été équipée de manière à supporter sans fatigue des tonnes de marchandises. Concernant les lignes télégraphiques, il en existait douze (12) fils dont six (6) pour les besoins téléphoniques, deux (2) pour les communications télégraphiques,

¹⁰³ Prosper Kivouvou, Op. Cit.,32

¹⁰⁴ Idem p.33

quatre (4) pour les liaisons de gares à gares, deux (2) pour les liaisons de bout en bout. Les haltes comportaient des voies principales, des voies d'évitement, des voies de garage des voies de rebord¹⁰⁵.

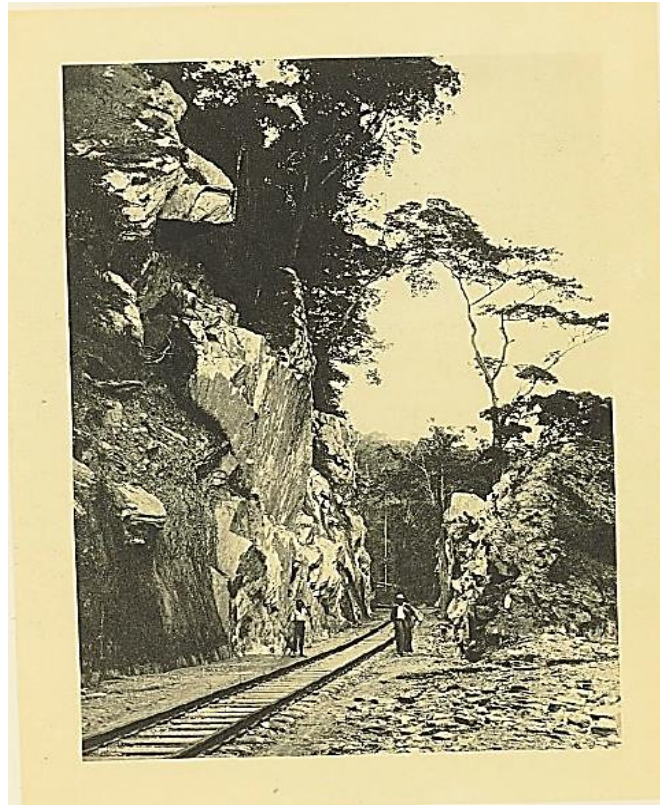
Figure 21: La voie à 2km de Brazzaville en 1934 après les travaux



Source : P. Kivouyou, *le chemin de fer Congo Océan*, p.173

¹⁰⁵ Ibidem p.34

Figure 22: La voie dans le Mayombe après les travaux



Source : P. Kivouvou, *le chemin de fer Congo Océan*, p.108

Le chemin de fer Congo Océan est composé de 47 gares qui sont : « Pointe-Noire, Tié-Tié, Ngondi, Ntombo, Hinda, Makola, Mboukou, Tchitondi, Yanga, Bilinga, Mfoubou, Les Saras, Malemba, Mpouga, Mvouti, Moukondo, Dolisie, Tao-Tao, Moubotsi, Mont-Bélo, Loudima, Moutela, Nkayi, Bodissa, Kimbaouka, Madingou, Kipambou-Kayes, Bouansa, Loutete, Kimbedi, Louloumbo, Kikembo, Kingoyi, Mindouli, Missafou, Massembo-Loubaki, Loualou, Matoumbou, Madzia, Ngabouloumou, Kibouende, Mayogongo, Kibossi, Ngoma-Tse-Tse, Mfilou, Brazzaville ». Parmi ces 47 noms de gares, 16 gares portent les noms des pionniers ayant d'une manière ou d'une autre servi et concouru à la réalisation de cette ligne. Ces noms ont ainsi été donnés en leur mémoire. Cependant, deux gares portent le nom des peuples qui ont travaillé dans la réalisation du chemin de fer.

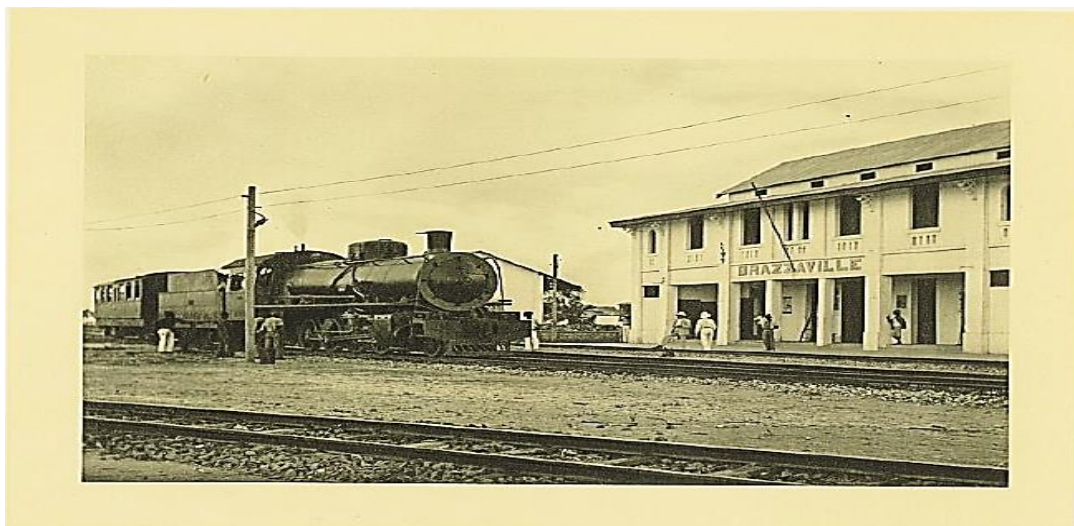
Tableau n°1 : Les 16 noms de gare portant les noms de pionniers

Nom de la Gare	Nom du pionnier	Importance du pionnier
La Gare de Jacob aujourd'hui Nkayi	Léon Jacob mort en 1935	Premier ingénieur des travaux à avoir étudié le trajet entre Brazzaville et la côte
La Gare de Dolisie	Albert Dolisie	Le Premier européen à traverser la région par la piste de caravanes
La Gare de Favre	Favre mort en 1939	Médecin capitaine de Troupes,
La Gare de Chavannes aujourd'hui Loubomo	Charles De Chavannes 1853-1940	Administrateur colonial français, il participa à l'exploration et à la fondation du Congo Français
La Gare de Barratier aujourd'hui (Mayongongon)	Albert Barratier 1864- 1917	Lieutenant puis colonel puis général de division française, il participa à la mission Congo Nil, et aussi à la mission Marchand Loango-Brazzaville
La Gare de Simon aujourd'hui Mfilou	Le Lieutenant Simon	Il participa aussi à la mission Congo Nil, et aussi à la mission Marchand Loango-Brazzaville
La Gare de Fourastié (Bilinga)	Fourastié	Il était administrateur de la direction du service de la main d'oeuvre
La gare de Saint Paul ou Hinda	Saint Paul	Le lieutenant faisait partie du groupe d'officier et de sous-officiers chargés de poursuivre les études topographiques destinées à améliorer le tracé
La Gare de Holle (Mboukou)	Holle	Holle était un administrateur chargé du service de la main d'oeuvre
La Gare de Girard (Pounga)	Girard mort en 1933	Girard était le directeur local de la société des Batignolles.

La gare de Patra	Patra	Le nom de Patra était le nom d'un conducteur de draisine
La gare Les Banda	Les Peuples Bandas de l'Oubangui Chari actuelle république centrafricaine	Ils servirent de main d'œuvre pour la construction du chemin de fer
La gare Le Briz	Briz	Il était maître de la marine et adjoint de la mission de l'Ouest Africain qui était la troisième mission de Brazza en 1883
La Gare Marchand	Jean Baptiste Marchand 1863-1934	Son nom est lié au chemin de fer en raison de son expédition Congo Nil avec sa troupe
La Gare Rousseaux (Goma Biélo)	Brusseaux	Un explorateur qui réalisa plusieurs expéditions au Congo
La Gare Hamon (Madzia)	Hamon	Il fut un des premiers compagnons de Brazza dès sa première mission

La gare de Brazzaville, appelée la gare centrale, est située au centre de la ville de Brazzaville. Elle constitue le terminus de la ligne du côté du fleuve Congo, celle-ci n'est pas restée la même, son bâtiment a été reconstruit.

Figure 23. La gare de Brazzaville en 1934



Source : P. Kivouvou, *le chemin de fer Congo Océan*, p.183

Figure 24. La Gare de Brazzaville en 2024



Source : © Photo de Neguev Passi

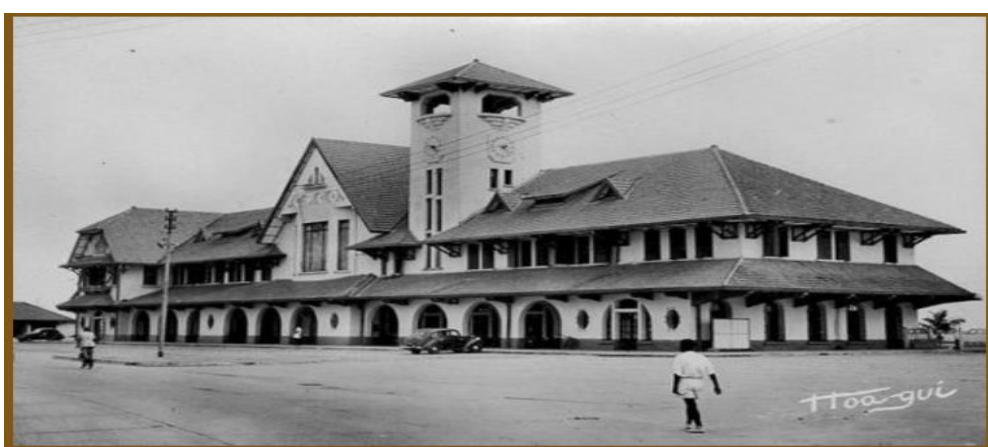
La gare de Pointe Noire, où se situe la direction générale, constitue le terminus de la ligne du côté de l'Océan Atlantique. Elle est le témoin du transfert des modèles de construction. Tout simplement parce qu'il s'agit du même architecte dénommé Jean Philippet¹⁰⁶ qui a conçu cet

¹⁰⁶ L'architecte Jean Philippet (1901-1988) est né à Compiègne. L'ingénieur a débuté sa carrière dans une compagnie des chemins de fer, il participa également à la réunion des différentes compagnies d'Etat pour fonder la SNCF en 1938.

édifice. Elle est l'exemple d'une transposition de l'art de bâtir Français. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle est parfois dénommée copie conforme de la gare de Deauville.

« Comparés à nombre de réalisations françaises de mêmes périodes, ces bâtiments dégagent souvent une force qui fait pâlir les constructions métropolitaines. Sous ces cieux lointains, dans ces terres reculées, l'architecte a retrouvé une fraîcheur, une verveur que la France n'autorisa, les architectes qui sont partis exercer leur art au cœur d'autres continents ont souvent eu à connaître une sorte d'isolement, un dénuement singulier dans un milieu nouveau, inconnu, privé des ressources techniques de la métropole. De ce face à face avec l'autre, le tout-autre, de cette contrainte stimulante de la différence ou du manque a surgi l'acte créateur¹⁰⁷ »

Figure 25. La Gare de Pointe noire vers 1955



Source : © Carte postale Hoa-Qui

Figure 26. La gare de Pointe noire en 2024



Source : ©Vox Tv

¹⁰⁷ Frampton Kenneth et kuttermann Udo, Op.cit., p.7

Figure 27. La gare de Deauville



Source : <https://www.google.com/search?q=la+gare+de+trouville-deauville> consulté le 15 juillet 2024

Figure 28. La gare de Pointe-Noire côté gauche

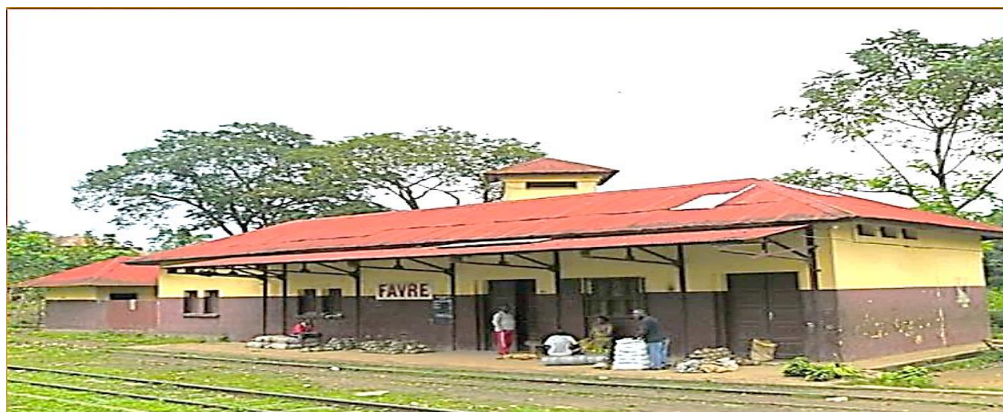


Source : © Le blog de Fabrice <http://voyage-congo.over-blog.com/article-gare-pointe-noire-copie-deauville-73773923.html> consulté le 15 juillet 2024

L'analyse de la gare de Trouville-Deauville avec la gare de Pointe-Noire, nous conduit à affirmer que ces deux gares ont une certaine similitude au niveau de leur toiture et de leur forme. Cependant, elle reste deux gares bien distinctes par le fait que la gare de Deauville ne possède pas cette cheminée que possède la gare de Pointe-Noire. Aussi, la gare de Pointe-Noire, possède des arcades rondes que l'on ne retrouve pas sur celle de Deauville. Certes, au niveau de la structure du côté gauche de la gare de Pointe-Noire on retrouve des frontons de style normand avec les lignes verticales sombres imitant celle de Deauville, mais en vrai, ces lignes verticales ne sont pas présente sur tout le bâtiment de la gare.

La gare de Favre est une gare de troisième classe, et sa dénomination tire sa source du médecin capitaine des troupes coloniales dénommé Favre (voir tableau n°1), mort en 1929 au milieu des travailleurs malades qu'il soignait.

Figure 29. La Gare de Favre



Source : © Le blog de Fabrice <http://voyage-congo.over-blog.com/article-gare-pointe-noire-copie-deauville-73773923.html> consulté le 15 juillet 2024

La gare de Dolisie, par son architecture modeste, tire son nom en hommage à Albert Dolisie premier pionnier français ayant traversé ces régions (voir tableau n°1). La gare de Dolisie est l'une des principales gares ferroviaires en République du Congo, située dans la ville de Dolisie, chef-lieu du département du Niari, également connue sous le nom de Loubomo. Cette gare est une composante essentielle du réseau ferroviaire du Congo-Océan. Le bâtiment de la gare comprend des salles d'attente, le quai qui peut accueillir plusieurs trains simultanément, facilitant le mouvement des passagers et des marchandises. La gare possède le plus grand trafic de la ligne après Pointe-Noire et Brazzaville.

Figure 30. La Gare de Dolisie en 1955



Source : © le blog de Fabrice

Figure 31. La gare de Dolisie en 2018



Source : © Arsène Milembolo

La gare Saras, fait partie de l'une des nombreuses gares qui jalonnent la ligne du CFCO. Cette gare joue un rôle important en tant que point de transit pour les passagers et les marchandises qui circulent le long de cette ligne ferroviaire stratégique. Bien que Saras ne soit pas l'une des gares les plus célèbres comme Pointe-Noire ou Brazzaville, elle joue un rôle crucial en connectant les régions environnantes et en facilitant le transport local. Celle-ci tire son origine des peuples Saras venus du Tchad recrutés pour la main d'œuvre dans le cadre de la réalisation de la voie ferrée.

Figure 32. La Gare Les Saras



Source : © Le blog de Fabrice

La gare de Tao-Tao est une station du réseau ferroviaire et elle tire son nom de la main d'œuvre chinoise venue pour soulager la main d'œuvre locale, qui était confrontée à des difficultés de maladie. C'était en vue de mettre fin à la surexploitation de la main d'œuvre locale. Cette gare porte donc un nom chinois en mémoire de ces peuples qui ont contribué à la construction de la ligne.

Cette gare est située dans la région de Niari, elle joue un rôle important dans le transport des ressources naturelles telles que le bois et les produits agricoles des régions environnantes vers les grands centres de consommation et le port de Pointe-Noire pour l'exportation. La gare sert de point de transbordement pour diverses marchandises, facilitant ainsi le commerce local et régional. Cette gare se trouve dans une zone rurale du pays, elle est entourée de forêts et de petites communautés agricoles.

La gare de Mindouli est une station de chemin de fer située dans la ville de Mindouli, en République du Congo. Elle fait partie du Chemin de fer Congo-Océan (CFCO). Mindouli est une localité de la région du Pool, située à environ 90 kilomètres à l'ouest de Brazzaville. La gare sert de point d'arrêt pour les trains circulant sur cette ligne.

Figure 33. Gare de 1ère classe de Mindouli



Source : http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/ecran?id=FR_ANOM_30Fi77-40&id=FR_ANOM_30Fi77-40 consulté le 05 juillet 2024

Figure 34. La Gare de Mindouli en 2024



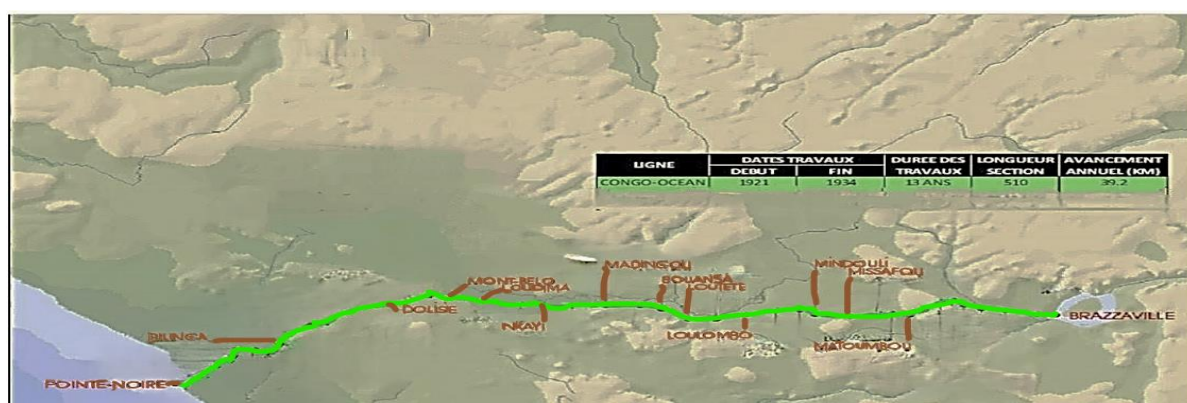
Source : © Brazza News (Facebook)

3. Le territoire après le chemin de fer :

Le chemin de fer a entraîné ce phénomène de croissance des villes, de croissance urbaine en ce sens qu'on a remarqué la naissance des villes, leur évolution, leur organisation et leur fonctionnement. Le rail a créé la vie, dit-on, et à la vérité des villages s'établissent le long de la voie¹⁰⁸. La partie méridionale s'est développée par des proportions inattendues. Il y a eu l'apparition dans le paysage des agglomérations mais aussi des cultures agricoles.

« Les indigènes sont tentés d'ailleurs de venir s'installer dans le voisinage de la voie ferrée 1100 d'entre eux ont déjà émigré, aidés par l'administration qui leur a confié du petit bétail et a préparé au tracteur des terrains de culture¹⁰⁹ »

Figure 35. La ligne et l'indication des villes et villages ayant vu le jour grâce au chemin de fer



Source : <https://documents1.worldbank.org/curated/fr> consulté le 15 juillet 2024, modifié et édité par l'auteure

¹⁰⁸ Henri Fontanier *Les Annales coloniales* 35^e année N° 80 ,20 juillet 1934 p.1

¹⁰⁹ *L'Afrique Equatoriale Française* 32^e Année N°1, 1^{er} Janvier 1935 p.2

Le rail a entraîné des grands mouvements d'hommes ayant pour effet l'expansion des villes s'agrandissant de plus en plus. Les villes principales se sont développées dans des proportions inattendues.

« Ainsi, le long du CFCO, les environs de Mindouli passent de moins de 10 à plus de 15 habitants au km² de même que ceux de la Loutété, ceux de la Loudima, de Madingou passent de 5 à 10, tandis que la région de Kinkala monte de 15 à 20 habitants. ¹¹⁰»

Le chemin de fer a contribué à la création de grandes villes telles que : Brazzaville, Pointe Noire Dolisie et Nkayi. L'urbanisation de ces villes fut constatée après le chemin de fer et leur croissance urbaine ne s'est avérée qu'à partir de 1934.

-Le territoire a connu une exploitation de ses ressources :

Les infrastructures de transport en faisant référence au chemin de fer, sont connues comme source de perturbation de la forêt. La voie ferrée a profondément impacté le paysage après sa construction. Le développement du réseau ferroviaire et l'entretien de celui-ci a eu des conséquences sur la déforestation. Le chemin de fer a réduit la régénération de la forêt en occasionnant la perte d'habitat de la faune et de la flore. Cette conséquence se produit à chaque fois qu'une infrastructure traverse le milieu naturel.

Le passage à l'innovation technique qui a consisté à l'introduction du chemin de fer en République du Congo n'a pas laissé de côté le paysage forestier qui s'y trouvait. En effet, ce paysage a été témoin de différents changements que l'homme a dû apporter sous ses yeux. Le contact avec la civilisation européenne a produit le chemin de fer et dès lors s'exerça l'influence de la voie ferrée sur les régions traversées. Après la construction de la voie, la dégradation des forêts est devenue considérable, en a assisté à une accessibilité à des zones reculées favorisant ainsi l'abattage des arbres et la chasse d'espèces en voie de disparition par les populations locales.

Cette déforestation s'explique par le fait que les populations qui se sont installées autour des gares ont commencé à exploiter la forêt par des actes de déboisement ou d'abattage de bois pour les besoins de l'agriculture. En effet, lorsque la population s'accroît, la demande de terre et de produits agricoles augmente également.

« Les résultats de l'exploitation qui a commencé le 1^{er} juin sont des plus encourageants. Au 15 novembre il a déjà été transporté 23338 tonnes dont 8127 au départ de Brazzaville, 6981 au

¹¹⁰ Marcel Soret « Le chemin de fer Congo Océan son importance économique et sociale », thèse en lettres et sciences humaines, Université de Lyon, 1985, p.367

départ de Pointe-Noire et 8180 au départ des gares intermédiaires. A ce trafic doit s'ajouter les transports de service 110.000 tonnes. Le chiffre des voyageurs s'est élevé pour la même période à 8453, dont 1.502 européens et 6951 indigènes. ¹¹¹»

Les zones traversées par le chemin de fer ont connu une évolution agricole plus marquée du fait que le chemin de fer offrait une plus grande facilité de transport. La croissance a été très rapide du point de vue de la densification des cultures agricoles. Les populations étaient encouragées à la culture par les prix rémunérateurs qui leur avaient été offerts pour les produits de plantation.

« Les exportations des principaux produits pour les 9 premiers mois de 1938 nous donnent les chiffres suivants : Amandes de palmes : 10337 t, Huile de Palme 4311t, Arachides décortiquées 1165t, Cacao 611t, Café 1657t ; Les sorties d'or pendant cette même période ont atteint 683 kg 241 contre 465 kg 713 pour les 9 premier mois de 1937. Celle de diamants ont été de 9952 carats contre 4,063 carats en 1937. ¹¹² »

Les oléagineux ont occupé une place de plus en plus importante dans les exportations. Les palmiers couvrent des milliers de kilomètres carrées et on évalue à plus de 100 millions le nombre des palmiers exploitables¹¹³. L'huile de palme était destinée à l'exportation.

On a aussi remarqué des changements, voire des mutations sociales dans les comportements de la population.

« Une mutation sociale est l'ensemble des changements intervenus dans la structure d'une société dans un certain laps de temps. Elle renvoie aux modifications qui se produisent dans les structures, les comportements sociaux et les mentalités¹¹⁴. »

La réalisation du chemin de fer a occasionné une ascension sociale. Par son existence, elle a entraîné la modification des comportements sociaux en incitant une curiosité et un esprit mercantile de certaines tribus qui ont compris que la ville était le meilleur milieu pour effectuer les affaires. Ces populations étaient aptes à suivre l'évolution sociale qu'avait apporté la possibilité de développement économique qu'offrait le chemin de fer.

Ainsi, la présence de cette infrastructure a attiré ceux qui voulaient s'instruire, se perfectionner dans la maintenance industrielle des machines. « Le chemin de fer est l'expression d'une modernité dans une société traditionnelle. C'est le train qui amène le jeune

¹¹¹ *L'Afrique Equatoriale Française* 32^e Année N°1, 1^{er} Janvier 1935 p.2

¹¹² *Les Annales coloniales* 38^e année N°47 le 22 novembre 1938, p.4

¹¹³ *Le Monde Colonial Illustré* N°162 1^{er} janvier 1937 p.67 a

¹¹⁴ Patrice Moundza, Op.cit ., p.10

héros de son village natal à la ville de province où il poursuivra ses études¹¹⁵ ». Le chemin de fer a favorisé la libre circulation de personnes qui est entendue comme la faculté reconnue aux personnes de se déplacer, de s'établir dans un lieu qu'elle aura choisi pour des convenances d'ordre socioéconomique.

-La construction du chemin de fer et le développement de l'économie :

C'est pour des raisons économiques que le chemin de fer fut construit dans le Sud de la République. Le CFCO est devenu le plus grand employeur après l'État et avait occupé une place de premier plan dans l'économie congolaise¹¹⁶. Une ère nouvelle avait été marquée par son inauguration en ce sens qu'il a facilité l'évacuation des produits agricoles des zones de production vers des zones de consommation que sont les grandes villes telles que Brazzaville, Pointe Noire, Dolisie, NKayi.

La mise en service du CFCO avait établi un couloir d'approvisionnement à l'hinterland national¹¹⁷, et aux pays voisins. Par le bien du chemin de fer, le pays avait la capacité d'approvisionner les pays voisins. Ce qui faisait du Congo un pays de transit. « Le chemin de fer Congo Océan n'accomplit pour le compte du public que les formalités de transit ordinaire ou international requises pour assurer l'acheminement des marchandises à destination de Brazzaville ou au-delà¹¹⁸ »

Il était un moteur de croissance économique et de développement régional. C'est d'ailleurs en reconnaissance de son caractère économique que la presse affirmait :

« Le jour où la première locomotive partie de l'Océan arrivera à Brazzaville, une ère nouvelle s'ouvrira pour l'Afrique Equatoriale Française ; tout le Moyen Congo, une partie de l'Oubangui Chari seront vraiment ouverts aux initiatives hardies à l'activité féconde de nos commerçants et de nos colons. Le commerce, libéré des entraves actuelles, prendra un vigoureux essor. Enfin, les finances de la colonie par l'accroissement du produit des douanes et de la capacité contributive des populations connaîtront une prospérité qui rendra possibles de nouveaux progrès (...) Une évolution heureuse et rapide transformera notre Cendrillon Coloniale et lui permettra enfin de tenir une place honorable dans la France d'outre-mer¹¹⁹ ».

¹¹⁵ Camara Laye « *L'enfant noir* », Paris, Plon, 1953, p.144

¹¹⁶ Marcel Soret, Op. Cit., p.118

¹¹⁷ International Consulting Engeneer « Le chemin de fer Congo Océan » Rapport d'Audit Environnemental et Social du CFCO, Août 2010, p.30, mis en ligne en Août 2010 consulté le 15 décembre 2023 <https://documents1.worldbank.org/curated/fr/776191468234270635/pdf/E25700EA0French0P11856101public1.pdf>

¹¹⁸ *Le Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française* 32^e année N°16 bis 20 Août 1935 p. 757

¹¹⁹ Georges Boussenoit « AEF, Le chemin de fer Congo Océan » *La Presse coloniale illustré* 18^e Année 01^{er} Octobre 1925 p.21

4. Le territoire et le chemin de fer aujourd'hui :

Au XXI^e siècle, le chemin de fer est connu en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial. Ce type d'établissement public a pour but la gestion d'une activité de service public (activité d'intérêt général) de nature industrielle et commerciale, et c'est l'État qui détient plus de la moitié du capital. Le chemin de fer poursuit cet intérêt général en transportant les marchandises et les personnes mais aussi les produits comme les barils de pétrole, le bois, etc.

Aujourd'hui, il nécessite une grande restauration et une réhabilitation, dans la mesure où certains bâtiments au niveau de certaines gares sont dans un état de dégradation avancé. La restauration est l'ensemble des travaux destinés à maintenir en état un édifice endommagé ou détérioré sans en modifier la matière et l'aspect. Restaurer, c'est aussi conserver les particularités architecturales.

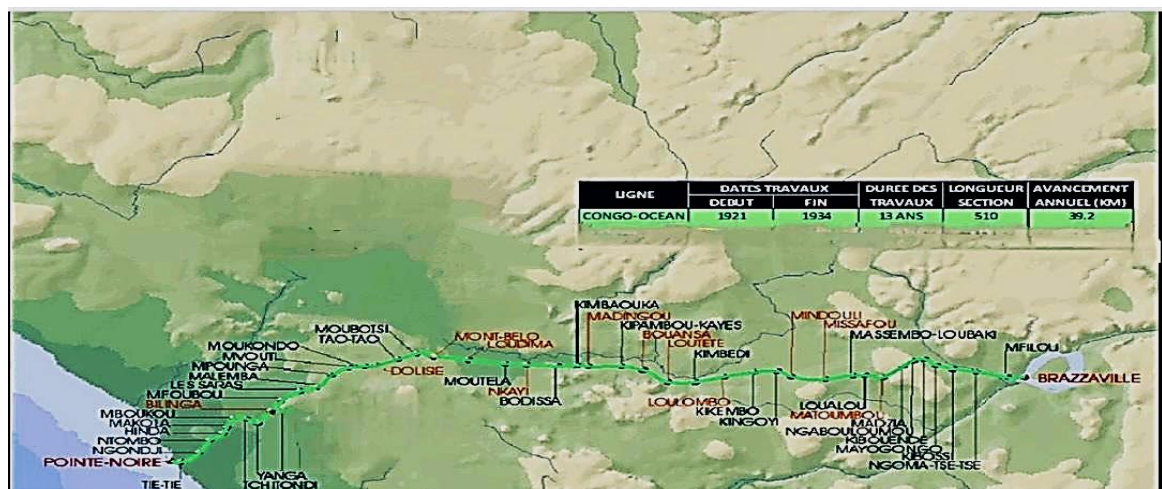
Tableau n° 2: démontrant l'état des gares aujourd'hui

Nom de la Gare	Date de construction	Situation actuelle
Brazzaville	1934	En bon état, bien conservé
Mfilou	1921	En ruine, mauvais état
NGOMA-TSE-TSE	1922	Moyennement conservé
KIBOSSE	1921	En ruine mauvais état
MAYOGONGO	1921	En mauvais état
KIBOUENDE	1921	Abandonné
NGABOULOUMOU	1921	En mauvais état
MADZA	1921	En mauvais état
MATOUMBOU	1921	En mauvais état
LOUALOU	1921	En ruine
MASSEMBO-LOUBAKI	1921-1934	Moyennement conservé
MISSAFOU	1921	Faiblement conservé

MINDOULI	Fin de la construction 1er décembre 1932	Mal conservé, en mauvais état
KINGOYI	1932	En ruine
KIKEMBO	1932	Moyennement conservé
LOULOMBO	1932	En ruine mauvais état
KIMBEDI	1932	En mauvais état
LOUTETE	1932	Délabré, abandonné
BOUANSA	1932	Mal conservé en ruine
KIPAMBOU-KAYES	1932	En mauvais état
MADINGOU	1932	En mauvais état
KIMBAOUKA	1932	Moyennement conservé
BODISSA	1932	Non conservé
NKAYI	1932	Moyennement Conservé
MOUTELA	1932	En ruine, mal conservé
LOUDIMA	1932	Moyennement conservé
MONT BELO	1932	En ruine, mal conservé
MOUBOTSI	1932	Moyennement conservé
TAO -TAO	1932	Non conservé
DOLISIE	1932	Moyennement conservé
MOUKONDO	1932	Non conservé
MVOUTI	1932	Moyennement conservé
MPOUNGA	1932	Abandonné
MALEMBA	1932	Abandonné
LES SARAS	1932	Moyennement conservé
MFOUMBOU	1932	Abandonné

BILINGA	1932	Moyennement conservé
YANGA	1932	Abandonné
TCHITONDI	1932	En mauvais état
MBOUKOU	1932	Abandonné
MAKOLA	1932	Abandonné
HINDA	1932	En mauvais état
NTOMBO	1932	Mal conservé
NGONDI	1932	Mal conservé
TIE-TIE	1932	Mal Conservé en ruine
POINTE-NOIRE	1934	Mal Conservé en ruine

Figure 36. Carte du chemin de fer et des gares



Source : <https://documents1.worldbank.org/curated/fr> consulté le 15 octobre 2023

Pour certaines gares, la toiture n'existe plus, pour d'autres, elles sont complètement en ruine, d'autres par contre, sont encore intactes avec la toiture les murs en bon état, très souvent les fenêtres ont fait l'objet d'une adaptation à celle d'origine. En ce qui concerne les gares situées dans les villes très peuplées, certaines sont en bon état de conservation certaines pas du tout. La diversité de dates de construction des gares s'explique par le fait que ce chemin de fer avait été entamé sous plusieurs sections à la fois. Et qu'il dépendait des fonds de la métropole qui étaient adoptés chaque année pour assurer la finition de chaque section.

Le gestionnaire de ce service public émet plus d'efforts sur la réhabilitation de la ligne sur laquelle circulent les locomotives et wagons que sur les bâtiments qui constituent les gares de cette ligne. Le pouvoir public a conscience de l'état délabré de certaines stations, cependant, il semble que la réhabilitation de ces bâtiments soit confrontée à des difficultés d'ordre financier.

L'existence de la voie ferrée en 2024 est confrontée à des difficultés d'ordre matériel et financier. En ce qui concerne les difficultés d'ordre matériel, il y a ce besoin d'acquérir de nouvelles locomotives de ligne et de manœuvre, de nouveaux wagons qui correspondent aux technologies du XXI^e siècle. Concernant les difficultés financières, il y a cette insuffisance de grands bénéfices dans l'exercice de ses fonctions de transport de personnes et de marchandises qui empêche à cet établissement de rénover ses bâtiments ainsi que toute la ligne.

Cette voie nécessite une modernisation, de ses systèmes de télécommunications, de signalisation. Il faut une remise à niveau de ses équipements, de ses installations et de ses infrastructures. Il y a des défis qui se présentent au CFCO du point de vue organisationnel et fonctionnel. Le financement des projets de modernisation et de maintenance est un défi constant. La dépendance aux financements extérieurs et aux partenariats internationaux est élevée.

Le CFCO fait face à des infrastructures vieillissantes, il doit s'adapter à l'évolution technologique du monde. Aujourd'hui, les gares du CFCO sont dans un état de dégradation avancée, elles n'attendent que leur réhabilitation par l'État. En effet, plusieurs bâtiments de cette ligne tombent en ruine sous l'œil impuissant des pouvoirs public.

Conclusion :

Cette recherche a su démontrer les modifications survenues sur le territoire par l'arrivée du chemin de fer tant au niveau du paysage qu'au niveau social et économique. On a pu faire état du visage du territoire avant la construction de la ligne, et des difficultés rencontrées par les compagnies d'exploitation du fait de l'absence d'infrastructure de transport allant jusqu'à l'Océan Atlantique. Nous avons également traité les caractéristiques du tracé, en abordant le nombre d'ouvrages d'art, le nombre de gares tout en mettant en avant celles qui portent les noms des pionniers et pourquoi elles portent ces noms. Nous avons aussi ressorti l'apport de ses pionniers dans la construction du tracé ferroviaire. Après cela, nous avons traité la question du territoire après le chemin de fer en relevant l'impact positif de l'existence de la ligne sur la croissance urbaine, mais aussi l'impact négatif de la construction sur l'exploitation des ressources naturelles. Ensuite, il a été question de parler de l'évolution sociale et économique apportée par l'introduction du chemin de fer. Finalement, nous avons pu établir ce qu'était devenu le territoire et le chemin de fer aujourd'hui en faisant un inventaire de l'état de ses gares et en mettant en lumière les défis financiers qui s'offrent aujourd'hui à cette ligne, l'empêchant d'être restaurée et réhabilitée comme il se doit. Au final, l'existence de ce chemin de fer et la continuité de ses missions est subordonnée à une restauration totale. Dans la mesure où ce tracé a su démontrer ses preuves dans le temps en apportant beaucoup de bienfaits au territoire dans lequel il s'était implanté.

CHAPITRE 4 : LA VALORISATION DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DU CONGO BRAZZAVILLE : LE CHEMIN DE FER CONGO OCEAN

Abstract

This part of the dissertation deals with the question of promoting the railway heritage of the Congo Ocean. It demonstrates and highlights all the values that make this line a railway heritage that must be protected and enhanced. It lists and identifies the different texts of laws governing heritage issues in Congo. This chapter identifies the heritage criteria for this property. It addresses the current state of railway heritage in Congo by making known what is happening with heritage legislation and then developing proposals for the effective protection of this category of heritage. He talks about the actions to promote railway heritage that are currently being carried out in Congo and then proposes actions to promote heritage by highlighting the creation of museums and policies for promoting heritage through railway tourism.

Introduction :

Le patrimoine ferroviaire peut être valorisé par plusieurs actions, cependant, la valorisation est souvent la dernière étape, car dans la plupart des cas, le patrimoine voulant faire l'objet de valorisation implique dans bien des situations une reconnaissance de sa valeur, une protection et une gestion reconnue au niveau national puis après une valorisation.

« Bien que les processus de mise en valeur du patrimoine ferroviaire puissent être considérés comme pratiquement les mêmes dans tous les pays, même s'ils ont été développés à différentes périodes, la Grande-Bretagne a été pionnière dans la reconnaissance des chemins de fer en tant que patrimoine qui devait être préservé et protégé. Ce n'est pas un hasard si la Grande-Bretagne est à la fois le berceau des chemins de fer et de la révolution industrielle¹²⁰. »

Le chemin de fer Congo Océan présente un intérêt du point de vue de l'histoire, ce qui exige sa protection mais aussi sa valorisation. En effet, la période de colonisation en Afrique, a instauré une conception du patrimoine¹²¹ dans la mesure où la conception du patrimoine chez les Africains n'était pas forcément la même que celle des Européens. La conception du patrimoine européen est venue mettre en sommeil la conception traditionnelle du patrimoine africain basée sur le respect des interdits inviolables. Ce qui a entraîné un mimétisme juridique et institutionnel après l'indépendance de plusieurs pays en 1960. C'est ainsi que certaines lois datant de la période coloniale sont encore en vigueur. En conséquence, le système de valorisation de la République du Congo s'inspire largement du système de valorisation européen.

¹²⁰ Consuelo Isabel Astrella, « Le patrimoine ferroviaire en Italie, perspectives comparées. État de l'art et questions ouvertes », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 54 | 2020, mis en ligne le 01 avril 2022, consulté le 15 juillet 2024. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2755> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2755>

¹²¹ Ulrich Kianguébéni, « *Patrimoine et tourisme au Congo* », Paris, Ed. L'harmattan 2018, p.16

1. La notion du patrimoine ferroviaire :

Le chemin de fer fait partie du patrimoine industriel, chaque gare, chaque ligne, chaque matériel roulant, chaque ouvrage d'art constitue du patrimoine ferroviaire. Le chemin de fer poursuit des fonctions de service public dans le sens où il transporte les personnes et les marchandises. La notion du patrimoine ferroviaire au sens culturel implique un témoignage historique ou architectural, mais aussi un témoignage identitaire.

Un patrimoine est dit ferroviaire lorsque la plupart des éléments qui le composent se rapportent au chemin de fer qui constitue ainsi l'élément principal. Dans la plupart des cas, ce sont ces éléments ferroviaires eux-mêmes (ouvrages d'art, gare, matériel roulant) qui constituent le patrimoine et qui méritent d'être protégés¹²². Pour que ces éléments constituent un patrimoine ferroviaire, il faut établir leur valeur patrimoniale. Protéger le patrimoine ferroviaire implique qu'il ait des lois allant dans le sens d'assurer sa sécurité.

« Le processus de patrimonialisation peut être défini comme le passage d'un patrimoine en puissance à un patrimoine reconnu en tant que bien collectif, caractérisé tout à la fois par ses dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles. Ces différentes dimensions, d'importances relatives variables selon les types considérés de patrimoine reconnu, confèrent à ce patrimoine une valeur qui justifie, pour la collectivité considérée, sa conservation pour transmission aux générations futures. Il s'agit bien d'un processus de reconnaissance de cet ensemble de biens en tant que bien collectif ¹²³»

Ce qui revient à dire qu'à partir du moment où l'on reconnaît un patrimoine collectif en raison de ses dimensions économiques, sociales, culturelles et environnementales, celui-ci possède automatiquement une valeur justifiant sa transmission aux générations futures.

¹²² Etienne Auphan, « Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 23 mai 2011, consulté le 01 juin 2024. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1156> ; DOI : 10.4000/rhcf.1156

¹²³ Michel Vernières (sous la dir.), « Patrimoine, patrimonialisation, développement local : un essai de synthèse interdisciplinaire », Paris, Editions Karthala, Collection Gemdev, novembre 2011, p11.

2. L'importance actuel du patrimoine ferroviaire et l'identification des valeurs patrimoniales du chemin de fer Congo Océan :

-L'existence de valeurs patrimoniales :

Évaluer la valeur est une étape cruciale pour la protection d'un bien patrimonial. La compréhension des valeurs du bien demeure cruciale pour le partage d'information au niveau local. Cette ligne Congo Océan possède une importance culturelle tellement exceptionnelle qu'elle transcende les frontières nationales. Et cette importance culturelle est tellement particulière qu'elle se partage au-delà des frontières du pays. Cela s'explique par le fait de l'histoire de la construction de la ligne. Cette histoire se partage entre les peuples de l'Afrique centrale. En effet, l'examen de l'histoire de la construction de cette ligne nous a révélé que son aboutissement et son achèvement avaient fait appel à une main d'œuvre au-delà des frontières. Les difficultés rencontrées par la main d'œuvre locale avaient poussé les administrateurs coloniaux à engager, les peuples de l'Oubangui Chari, actuelle République centrafricaine, les peuples Saras du Tchad pour l'accélération des travaux de réalisation de la ligne. Ce mélange des cultures venus de partout a d'ailleurs laissé derrière lui des marques qui aujourd'hui sont lisibles au niveau des noms de certaines gares. Toute cette illustration pour expliquer que cette ligne possède vraisemblablement cette valeur patrimoniale.

Au niveau national, le bien est significatif sur le territoire en raison de ses valeurs économiques et sociales. Il a été et continue d'être l'épine dorsale (élément essentiel sur lequel tout repose) du pays encore aujourd'hui parce qu'il structure le transport et la logistique au Congo sur l'axe Brazzaville et Pointe-Noire. L'essentiel des marchandises qui arrivent ou partent du pays passent par lui.

Le caractère inestimable de la ligne repose sur la capacité qu'elle a fait preuve dans le passé en exportant les produits venant des pays voisins jusqu'à l'Océan Atlantique. Elle a su exporter des produits comme le coton, l'or, le bois, le caoutchouc et bien d'autres. Elle a servi de lien reliant le fleuve Congo à la mer. Elle a été cet outil de désenclavement, de développement économique. Ce chemin de fer a fait de la République du Congo un pays de transit.

-La détermination des critères patrimoniaux :

Il existe les critères du patrimoine qui permettent de déterminer la valeur patrimoniale. Parmi ces critères de patrimoine figure en bonne place le critère IV qui indique que le bien offre un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou de paysage illustrant une période significative de l'histoire humaine.

Le type de construction ou d'ensemble architectural illustrant la période significative de l'histoire humaine fait référence aux gares situées le long de la ligne constituant ce type de construction démontrant la période de la colonisation. Ces gares ainsi que le tracé font partie de l'histoire du peuple congolais. Les gares situées le long du tracé bénéficient d'une diversité architecturale dont la raison n'est pas encore connue. Aussi, le paysage ferroviaire que l'on retrouve en empruntant cette ligne comme moyen de transport illustre la période significative de l'histoire humaine congolaise dans la mesure où le paysage qui autrefois était un paysage naturel s'est transformé en un paysage ferroviaire incluant des éléments du chemin de fer comme des viaducs et des ponts.

Le critère II de la Convention sur le patrimoine mondial, prévoit que le bien doit témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages. Ce tracé a favorisé la création et la planification des grandes villes. Il a modifié le territoire qu'il traversait, et par conséquent, c'est un exemple qui témoigne de l'échange d'influence sur la planification des villes.

La construction de cette voie a sollicité un soutien technologique venant de la part d'entrepreneurs, ce qui constitue un échange d'influence qui a déterminé le développement des pratiques ferroviaires du pays. Dans le sens où il y a eu des centres de formations dirigés par des experts afin d'instruire les élèves qui souhaitaient se former dans le domaine ferroviaire.

-L'intégrité du chemin de fer Congo Océan :

L'appréciation de l'intégrité consiste au caractère intact du chemin de fer. Le bien possède les éléments qui expriment sa valeur et nous l'avons abordé en amont. Cependant, l'examen des effets négatifs liés au manque d'entretien nous conduit à ressortir que la guerre civile qu'a connu le pays en 1997 a gravement endommagé l'infrastructure. Conduisant à l'arrêt de la circulation des trains, cependant, le chemin de fer a été remis progressivement en service en 1998. Le trafic avait encore subi un arrêt d'activité en 2016 et 2017 suite au dynamitage de trois ponts dans la région du Pool ayant donné lieu à plus de 2 ans de travaux de réhabilitation. Certaines parties de la voie avaient été remplacées et de nombreux ouvrages d'art (ponts ou

viaducs), ont subi une réhabilitation. De nouvelles voitures de transport de passagers et de nouvelles locomotives en 2012 et 2015 ont été achetées. L'activité du transport de passagers avait été délaissée au profit du transport de marchandises, car le transport de marchandises s'exerçait notamment avec moins de contraintes de sécurité. Le service des transports de personnes a été repris le 27 avril 2023. La reprise est intervenue après la réception de 4 locomotives. L'ajout de ces 4 locomotives avait pour but de redorer la capacité opérationnelle du chemin de fer. L'observation de tout ce qui précède nous pousse à affirmer que le bien n'a pas conservé son intégrité puisqu'il a été restauré pour donner place à une exploitation lente en ce qui concerne le transport des personnes. Cependant, nous pouvons affirmer que le fait que cette ligne existe encore aujourd'hui montre qu'elle a conservé la moitié de son intégrité.

3. La protection du patrimoine ferroviaire au Congo :

La protection d'un patrimoine situé sur un territoire reste une obligation qui incombe à chaque État. Ce qui suppose que le dit État s'engage à entreprendre des actions allant dans le sens de la protection du bien que celui-ci reconnaît comme patrimoine. Il doit mettre à la disposition de ce patrimoine toutes les ressources dont il dispose. C'est ce qui ressort de la Convention sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel.

« Chacun des États parties à la présente Convention reconnaît que l'obligation d'assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel et naturel visé aux articles 1 et 2 et situé sur son territoire, lui incombe en premier chef. Il s'efforce d'agir à cet effet tant par son propre effort au maximum de ses ressources disponibles que, le cas échéant, au moyen de l'assistance et de la coopération internationales dont il pourra bénéficier, notamment sur les plans financier, artistique, scientifique et technique.¹²⁴ »

C'est dans cette perspective que l'État congolais, en tant que partie ayant ratifié la Convention du patrimoine mondial a mis en place une commission nationale du patrimoine culturel en République du Congo. C'est un organe consultatif chargé de statuer sur toutes les questions concernant la protection, la sauvegarde, la promotion et la valorisation du patrimoine national culturel. C'est elle qui délibère l'inscription sur la liste du patrimoine national des biens

¹²⁴ L'article 4 de la Convention du 16 novembre 1972 concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, consulté le 05 juillet 2024 <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>,

appartenant à l'État¹²⁵. Le fait que cette commission existe démontre une volonté de protection et de valorisation de tout type de patrimoine. Certes ce n'est qu'un pas minime en ce qui concerne les questions de protection, mais c'est un début qui pourrait être intéressant si d'autres actions sont prises par la suite.

Aussi, l'État accorde au patrimoine une place pour contribuer au développement local et national. C'est ainsi qu'il existe des politiques de protection du patrimoine culturel. Le droit du patrimoine culturel congolais est un droit récent en raison du jeune âge de ses outils juridiques. En effet, ce droit s'est largement inspiré du système français à travers l'application au Congo de la législation française avant l'indépendance. Instituée dans un contexte historique particulier, la conception congolaise du patrimoine est une émanation des administrateurs coloniaux et des missionnaires français. Cette conception est essentiellement basée sur l'adoption des valeurs culturelles françaises car la France en tant que métropole a institué l'application de sa législation dans les colonies. Cependant, cette application n'a pas été suivie d'effet au Congo en raison de l'absence du patrimoine au sens occidental. Avec l'indépendance en 1960, la nouvelle élite congolaise, issue des écoles françaises, avait opté pour un mimétisme juridique et institutionnel. Ce mimétisme a révélé des lacunes en raison de la non prise en compte des réalités socio-culturelles congolaises. Dès lors, on a assisté, à la fin des années 1970 à une tentative d'élargissement de la conception du patrimoine avec la prise en compte de la conception traditionnelle à travers notamment l'affirmation de l'identité culturelle congolaise.

À cet effet, le Congo marque un grand intérêt à la protection du patrimoine par l'adoption de deux textes majeurs : la loi n°8-2010 du 26 juillet 2010 portant protection du patrimoine national culturel et naturel et la loi de n°9-2010 du 26 juillet 2010 portant orientation de la politique culturelle au Congo. Le Congo ne dispose pas à proprement parler de textes valorisant directement le patrimoine ferroviaire, cependant, la loi congolaise du 26 juillet 2010 sur la protection du patrimoine national culturel et naturel prévoit deux principales mesures de protection du patrimoine culturel. Ces deux principales mesures sont : l'inscription à l'inventaire suivie du classement. Cette protection est assurée par des structures publiques.

L'inventaire est un préalable requis qui s'impose lorsqu'on a l'intention de protéger un patrimoine. C'est dans cette perspective que dans le cadre de notre étude, nous avons fait un inventaire de l'état des gares. Aussi, pour plus d'efficacité, il faudrait que cette action d'inventaire soit menée par la Commission nationale du patrimoine, car c'est elle qui a

¹²⁵ Décret n° 2019-271 du 19 septembre 2019 portant attributions, composition, organisation et fonctionnement de la commission nationale du patrimoine culturel et naturel, consulté le 06 juillet 2024 <https://www.fao.org/faolex/results/details/es/c/LEX-FAOC191219>

compétence pour ce genre de procédures. Il y a eu des tentatives d'inventaire qui ont été dirigées sur le patrimoine bâti, mais celles-ci avaient été interrompues en raison des troubles sociaux et politiques que connaissait le Congo. L'inventaire est donc obligatoire pour une protection au niveau national. C'est ce qui ressort l'article 8 de la loi sur la protection du patrimoine national culturel et naturel qui dispose :

« L'inscription à l'inventaire du patrimoine consiste en l'enregistrement des biens culturels et naturels (meubles et immeubles) appartenant à l'Etat, aux collectivités locales, aux associations ou à des personnes physiques ou morales qui, sans justifier d'une nécessité de classement immédiat, présentent un intérêt du point de vue de l'art, de la science et de la technique pour exiger la préservation¹²⁶ ».

Il s'agit d'établir une liste du matériel ferroviaire, et l'inventaire permet d'identifier le matériel susceptible d'être protégé et restauré.

« L'inventaire est indispensable à la définition, la protection, la conservation, la planification, la réhabilitation et la gestion du patrimoine au profit de tous. Mais la réussite de ces activités suppose d'abord l'existence d'un contexte favorable, c'est-à-dire d'un contexte où la connaissance du passé est reconnue par tous, le groupe, la nation, comme étant primordiale pour l'avenir ; ensuite, elle exige que les populations locales soient les premiers bénéficiaires de la mise en oeuvre du patrimoine¹²⁷. »

Après l'inventaire vient l'étape du classement. Le classement est un acte par lequel l'État déclare l'intérêt particulier des biens déjà inventoriés. Ce qui revient à dire que l'acte de classement du patrimoine ferroviaire Congo Océan déclarera l'intérêt particulier du bien et accordera à celui-ci un intérêt patrimonial de manière plus efficace et officielle. C'est une procédure qui peut être engagée par toute personne après avis de la Commission nationale du patrimoine à partir du moment que l'objet présente un intérêt, qu'il soit historique, scientifique ou même technique. Ce classement est très efficace, car il vise la sauvegarde de l'identité nationale mais aussi la protection efficace du patrimoine.

« Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés... L'objectif est donc de conserver les

¹²⁶ La loi n°8-2010 du 26 juillet 2010 portant protection du patrimoine national culturel et naturel ,consulté en Juillet2024<https://www.finances.gouv.cg/sites/default/files/documents/L%20n%C2%AF8-2010%20du%2026%20juillet%202010.pdf>

¹²⁷ Vincent Negri « Protection juridique du patrimoine culturel immobilier : orientations pour les pays francophones d'Afrique subsaharienne » Rome, Iccrom,2009, p.34

caractéristiques d'un patrimoine en le préservant de toute atteinte à l'esprit des lieux. Il s'agit d'un mode de protection qui s'est étendu sur l'ensemble du patrimoine ¹²⁸»

En vrai, ces mesures d'inventaire et de classement du patrimoine ferroviaire manquent d'application effective, occasionnant l'affaiblissement de la protection.

-La satisfaction aux exigences de gestion :

Il existe un arrêté qui régleme le transport des voyageurs par voie ferrée. Ce règlement démontre la gestion du bien au niveau du transport. Il est doté de l'autonomie financière de gestion cependant, sa gestion reste encadrée par l'autorité publique. Dans les États d'inspiration francophone, les structures de gestion sont plus publiques à cause de la place occupée par l'État¹²⁹. Cette gestion est souvent déséquilibrée dans la mesure où lorsqu'il s'agit de la gestion du patrimoine naturel, il y'a une multitude de textes alors que lorsqu'il s'agit du patrimoine ferroviaire on ne retrouve qu'une infime partie de texte pour ce type de patrimoine voire presque rien.

-Les propositions de protection du patrimoine ferroviaire par des textes juridiques spécifiques :

Il n'y a que des textes juridiques allant dans le sens des règles d'exploitation du chemin de fer, mais il n'y a pas de règle allant dans le sens de la protection et de la reconnaissance de la valeur patrimoniale du bien en l'inscrivant ou en le classant au patrimoine national. C'est ainsi que nous recommandons que des démarches soient entreprises par les gestionnaires du Congo Océan auprès de la commission nationale du patrimoine culturel en République du Congo afin de le classer au patrimoine national. L'État n'a pas encore déclaré la valeur historique du chemin de fer Congo Océan en le classant sur la liste du patrimoine national. C'est ainsi que l'on propose des démarches de classement.

Nous encourageons une procédure d'inscription à l'inventaire qui fera en sorte que l'enregistrement de la ligne et de ses gares soit connu au niveau national au regard de leur intérêt historique. Afin que cela suscite une prise de conscience sur l'urgence de la réparation et de la restauration de ses gares en mauvais état.

Nous suggérons l'élaboration de textes spécifiques pour le patrimoine ferroviaire car le manque d'outils juridiques spécifiques visant à protéger le patrimoine ferroviaire congolais, fait en sorte que le Congo se caractérise par une généralité de textes. Il a besoin d'une législation

¹²⁸Comment classe-t-on un site ? mis en ligne www.developpement-durable.gouv.fr/Etapes-du-classement-d-un-site.html , consulté le 16 juillet 2024.

¹²⁹ Kante Bocar Ouma « Le droit du patrimoine culturel en Afrique », Thèse de droit, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, novembre 2010, p.208

qui considère aussi ce type de patrimoine spécifique, le protège et le diffuse à la connaissance du public.

Nous recommandons la création des collectives ferroviaires pour mener des actions de patrimonialisation des gares. Ces associations vont avoir pour but la conservation et la protection du matériel roulant historique mais aussi du matériel immobilier tel que les gares les ponts et les viaducs. Cette association reconnaitra que le chemin de fer est un patrimoine lié à l'histoire congolaise et entreprendra des actions allant dans le sens de sa protection et de sa valorisation effective.

De même une protection de cette ligne au titre de monument historique en maintenant l'usage ferroviaire fera en sorte que cette ligne fera l'objet d'une inscription au niveau national en tant que monument historique national.

4. Propositions des actions pour la valorisation du patrimoine ferroviaire au Congo :

L'idée d'établir un chemin de fer touristique impose la sauvegarde des infrastructures, accompagnée de la préservation du matériel, en ce sens qu'il faut conserver et mettre en valeur la totalité du trajet ainsi que ces locomotives afin d'accueillir le public en toute sécurité. Il est vrai qu'actuellement des initiatives de tourisme se font sur la ligne, avec pour but de faire connaître le paysage ferroviaire aux personnes désireuses d'aller en aventure, mais là encore, ce ne sont que des initiatives de personnes privées.

Les propositions de politiques d'animation du patrimoine par le tourisme

Le tourisme ferroviaire peut se définir comme des pratiques de tourisme effectué par chemin de fer à un rythme lent, pour l'attrait que présente le mode ferroviaire en lui-même : découverte de paysages et du patrimoine ferroviaire vivant, contact avec un patrimoine ferroviaire vivant, vécu d'expériences originales. Le besoin éventuel de transport ne constitue pas la motivation principale des visiteurs. La lenteur du voyage représente paradoxalement un des atouts du tourisme ferroviaire¹³⁰.

Il existe quelque pratique de tourisme ferroviaire au Congo, cependant celles-ci ont encore besoin d'être coordonnées. Ces initiatives se poursuivent par des personnes privées. Ces personnes utilisent des draisines pour faire visiter la ligne, les gares, les ouvrages d'art mais

¹³⁰ Blancheton Bertrand, Marchi Jean-Jacques, « Le développement du tourisme ferroviaire en France depuis 1870 », *Histoire, économie & société*, 2011/3 (30e année), p. 95-113. DOI : 10.3917/hes.113.0095. URL : <https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2011-3-page-95.htm>

aussi les régions traversées par la ligne. Cependant, cette pratique du tourisme ferroviaire doit s'étendre à un niveau public afin que celle-ci soit utile et contribue au développement local.

-Les propositions de création de musée dans les deux grandes gares

La création de musée dans les deux grandes gares, du chemin de fer Congo Océan passe par la présentation de ces objets au public. Il s'agira d'exposer les collections du chemin de fer Congo Océan tout en expliquant leur importance aux yeux de la population. Les locomotives sont des machines de l'industrialisation. Elles se distinguent au nombre de deux : les locomotives de ligne et les locomotives de manœuvres. Les locomotives de ligne sont au nombre de 43 et seulement 12 sont en service. Les locomotives de manœuvres sont au nombre de 8 (huit), elles sont composées de voitures voyageuses, wagon, train gazelle, voiture climatisée, couchette, restaurant bar, table amovible avec prise électrique, douche toilette, au sein de ses trains, il y a une première classe, une deuxième classe et une troisième classe. Ce sont des locomotives développant une puissance de 1200 chevaux vapeurs, elles sont équipées de moteur diesel. C'est dans cet ordre d'idée que nous proposons l'exposition de ces collections au travers de ces musées, afin que les personnes soit conduites à la connaissance du patrimoine ferroviaire.

Dans ses musées, seront mises en exposition permanente et temporaire les collections de locomotives que possède cette ligne depuis sa construction jusqu'à nos jours. Afin d'assurer une « connaissance historique et sociale pour construire une conscience permettant de comprendre la continuité temporelle et le lien indissociable existant entre ce que nous sommes et ce que nous avons été et pour que nous puissions décider nous-mêmes ce que nous serons¹³¹ »

Ce chemin de fer est un élément qui est resté stable dans un monde en évolution rapide. L'action en faveur de ce patrimoine permettra de perpétuer les valeurs de ce bien ainsi que les éléments de ce bien nécessaire à l'existence d'un patrimoine pour la société. Faire connaître le patrimoine c'est aussi contribuer à une meilleure connaissance mutuelle entre les communautés présentes sur un territoire et le bien objet d'identité.

La valorisation du patrimoine est un objectif important des sociétés contemporaines cela peut également être une façon de donner une image positive du territoire. Il ne s'agit de donner une image positive pour l'extérieur mais aussi pour la communauté interne située au sein du territoire.

¹³¹ Julie Demeure « L'utilisation du patrimoine dans l'acquisition du capital historique à l'école maternelle » Paris, Education. 2012, p37

Il est vrai que chaque fois que le patrimoine contribue au développement éducatif d'une société, il est une source de valeur. Élaborer aussi des visites guidées permettra de contribuer à la valorisation du patrimoine ferroviaire Congo Océan.

Ces visites auront pour effet de produire à l'égard des participants la conservation de la mémoire historique, sociale et technique. C'est aussi le fait de sauver le passé de l'oubli et de l'instituer comme référence de l'identité communautaire.

Aussi, dans le cadre de ces visites, ils pourront mettre en place des témoignages des anciens travailleurs du CFCO, mais aussi des travailleurs actuels. Ces témoignages seront comme une semence de remémoration, afin qu'ils se constituent en une masse consistante de souvenirs. Car ce n'est pas sur l'histoire apprise, mais plutôt sur l'histoire vécue que s'appuie la mémoire.

La mémoire collective ne retient du passé que ce qui est encore vivant ou capable de vivre dans la conscience du groupe qui l'entretient, suscitant un sentiment d'appartenance à une communauté. Aussi, dans le cadre des expositions temporaires les professionnels pourront faire appel aux centres de formations afin que ceux-ci viennent partager leur expérience et leur histoire vécue en liaison avec le chemin de fer.

Conclusion :

Cette partie du mémoire a traité la question de la valorisation du patrimoine ferroviaire qui n'est autre que le chemin de fer Congo Océan. Elle a pu démontrer et faire ressortir toutes les valeurs qui font de cette ligne un patrimoine ferroviaire devant faire l'objet de protection et de valorisation. Elle a énuméré et identifié les différents textes de lois régissant les questions du patrimoine au Congo. Ce chapitre a su identifier les critères patrimoniaux de ce bien et abordé l'état actuel du patrimoine ferroviaire au Congo en faisant savoir ce qu'il en est de la législation du patrimoine puis en élaborant des propositions pour la protection effective de cette catégorie de patrimoine. Il a bien évidemment parlé des actions de valorisation du patrimoine ferroviaire qui se font actuellement au Congo puis proposé des actions de valorisation du patrimoine ferroviaire en mettant en avant la création de musées, les politiques d'animations du patrimoine par le tourisme ferroviaire mais aussi les visites guidées par les professionnels du chemin de fer Congo Océan. L'analyse de toutes ces idées nous conduit à affirmer que ces actions lorsqu'elles seront respectées peuvent donner lieu à beaucoup d'engouement auprès de la population concernant les questions du chemin de fer, car il s'agit là d'un bien qui possède toutes les caractéristiques faisant de lui un patrimoine à valoriser.

CONCLUSION GENERALES :

L'observation de tout ce qui précède nous conduit à affirmer que le thème Histoire et valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville de 1921 jusqu'à nos jours s'est chargé d'aborder les questions historiques de la construction du chemin de fer Congo Océan, mais aussi la question de la valorisation de ce patrimoine ferroviaire. Ainsi, il avait pour problématique la question de savoir si le chemin de fer Congo Océan constituait un patrimoine ferroviaire pouvant faire l'objet de valorisation. À cette question, nous avons répondu à l'affirmative en ressortant toutes les valeurs qui font de ce bien un patrimoine et lui confère la possibilité de faire l'objet d'une valorisation.

En premier lieu, cette recherche a abordé le contexte de la construction du tracé, les raisons ou la nécessité de connecter l'intérieur du pays à l'océan atlantique par le chemin de fer, la recherche a également proposé un brève aperçu historique de la république du Congo allant de la période coloniale jusqu'à son indépendance, elle a aussi mis en lumière toutes les difficultés concernant l'aboutissement de la décision finale de construction du chemin de fer en détaillant tous les avant-projets, toutes les missions et expéditions effectuées sur les lieux afin de rechercher le meilleur tracé. La démonstration historique de l'importance de la construction a été étudiée mais aussi les circonstances mises en œuvre pour l'acquisition du marché des travaux publics par la Société de construction des Batignolles.

En deuxième lieu, ce travail a traité les questions de l'histoire de l'entreprise ayant exécuté les travaux du point de vue de sa genèse allant jusqu'à son expansion dans le monde, tout en parlant des circonstances l'ayant poussé à s'étendre vers les colonies. Il a abordé les difficultés de réalisation et d'exécution des travaux qui avaient pour cause l'environnement naturel. Il a abordé les conditions de travail sur les chantiers, les engagements contractuels de l'administration coloniale au regard de la société des Batignolles, les techniques et méthodes de travail employées sur les chantiers.

De surcroît, cette recherche a su démontrer les modifications survenues sur le territoire par l'arrivée du chemin de fer tant au niveau du paysage qu'au niveau social et économique. On a pu faire état du visage du territoire avant la construction de la ligne, et des difficultés rencontrées par les compagnies d'exploitation du fait de l'absence d'infrastructure de transport allant jusqu'à l'Océan Atlantique. Nous avons également traité les caractéristiques du tracé, en abordant le nombre d'ouvrages d'art, le nombre de gares tout en mettant en avant celles qui portent les noms des pionniers et pourquoi elles portent ces noms. Nous avons aussi ressorti

l'apport de ses pionniers dans la construction du tracé ferroviaire. Après cela, nous avons traité la question du territoire après le chemin de fer en relevant l'impact positif de l'existence de la ligne sur la croissance urbaine, mais aussi l'impact négatif de la construction sur l'exploitation des ressources naturelles accompagnée de la modification du paysage. Ensuite, il a été question de parler de l'évolution sociale et économique apportée par l'introduction du chemin de fer.

Finalement, nous avons pu établir ce qu'était devenu le territoire et le chemin de fer aujourd'hui en faisant un inventaire de l'état de ses gares, et en mettant en lumière les défis financiers qui s'offrent aujourd'hui à cette ligne, l'empêchant d'être restaurée et réhabilitée comme il se doit.

Pour finir, nous avons étayé les raisons de la valorisation du patrimoine ferroviaire, en présentant les différentes valeurs que ce patrimoine possédait dans le passé et qui sont restées les mêmes jusqu'à nos jours. Nous avons exploré les différentes actions de protection, et textes juridiques mis en place par l'État congolais pour respecter la convention sur la protection du patrimoine mondial et protéger le patrimoine situé sur son territoire. L'encouragement à une protection spécifique du patrimoine ferroviaire en relevant l'insuffisance de textes régissant la gestion du patrimoine ferroviaire contrairement au patrimoine naturel a été suggéré, et des propositions de protections du patrimoine ferroviaire ont également été proposées. De même, nous avons démontré le mimétisme juridique en ce qui concerne la protection du patrimoine et relevé que la conception de protection du patrimoine s'était largement inspirée de la conception européenne de protection du patrimoine.

Le souci de bien faire et de donner le meilleur, dans le cadre de cette recherche, a été la motivation conduisant ainsi à rassembler les meilleures sources, les meilleurs travaux. En effet, ce travail a su nous enseigner la résilience, le courage et la confiance en notre capacité d'achever cette recherche.

Cela a demandé beaucoup de rigueur pour trouver des informations sûres pouvant être justifiées au travers de source. Ici, on n'a pas relaté cette histoire avec nos émotions, mais on a cherché à être le plus logique et raisonnable dans la rédaction. Cette recherche a su démontrer la valeur historique de cette voie sur plusieurs points. Il est vrai que lorsque l'on effectue une recherche sur internet concernant l'histoire de cette ligne (Congo-Océan), on est très vite accablé par des informations négatives et peu valorisantes en raison de la multitude de versions historiques que l'on peut retrouver. Certes, cette recherche a été abordée avec énormément de préjugés mais la consultation des sources officielles nous a permis de mettre des explications sur des zones d'ombres concernant l'historique de construction de cette ligne.

Cette recherche s'était fixée des objectifs précis et s'est élaborée de manière à respecter ces points. Il a été abordé sous plusieurs angles pour permettre une compréhension complète. L'histoire de la construction de cette ligne fait partie d'un passé qui a été réapproprié et mis en valeur au travers de cette recherche. Il ne s'agissait plus d'accuser des actions positives ou négatives déroulées dans un contexte de colonisation, mais il s'agissait de se servir de cette histoire unique de l'introduction du chemin de fer en Afrique, plus précisément en République du Congo, pour démontrer un transfert de méthodes de travail, un transfert de connaissances, une modification du paysage de l'économie afin de prouver l'unicité de ce tracé. Le fait que cette recherche a abordé le patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville sous l'angle de la valorisation, a au final apporté une touche de positivité et d'espoir pour ce type de patrimoine.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE :

Sources orales

Catherine Bernstein, Hassim Tall Boukambou, Congo-Océan un chemin de fer et de sang, Rfi, 19 Juillet 2024, 48min.

Rolland Pourtier, Foussata Dagnogo, Histoire du chemin de fer en Afrique subsaharienne, Rfi, 16 février 2024 ,49min.

Source Internet

Site web officiel des archives national d'outre-mer. Consulté le 27juin2024

http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ulyse/ecran?id=FR_ANOM_30Fi77-40&id=FR_ANOM_30Fi77-40

Site web officiel de l'entreprise coloniale, Chemin de fer Congo Océan mis en ligne en août 2020. Consulté en mars 2024 <https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-equatoriale/CFCO.pdf>

Note historique sur la construction du port autonome de pointe noire, Journal Officiel de l'Afrique Equatoriale Française 1er Avril 1939, Consulté le 20 Juin 2024 <https://unicongo.cg/wp-content/uploads/2023/03/Note-Historique-sur-la-Construction-du-Port-Autonome-de-Pointe-Noire.pdf>

L'irrigation en Afrique en chiffres – Enquête AQUASTAT 2005. Consulté le 14 octobre 2023 URL https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/aquastat/pdf_files/COG_congo_rep_cp.pdf

Législations :

Loi n° 8 - 2010 du 26 juillet 2010 portant protection du patrimoine national culturel et naturel. <https://www.finances.gouv.cg/sites/default/files/documents/L%20n%C2%AF8-2010%20du%2026%20juillet%202010.pdf>

Décret n° 2019-271 du 19 septembre 2019 portant attributions, composition, organisation et fonctionnement de la commission nationale du patrimoine culturel et naturel. <https://www.fao.org/faolex/results/details/es/c/LEX-FAOC191219>

Convention du 16 novembre 1972 concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel. Consulté le 18 mai 2024 <https://whc.unesco.org/archive/convention-fr.pdf>

Convention européenne du Paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000. Consulté le 19 mai 2024 <https://rm.coe.int/168008062a>

Charte Nizhnyl Tagil pour le patrimoine industriel. Consulté le 20 mai 2024
<https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilFrench.pdf>

Rapport

International Consulting Engeneer « Le chemin de fer Congo Océan » Rapport d’Audit Environnemental et Social du CFCO, Août 2010, p.30. Mis en ligne le 24 Août 2010 Consulté le 15 décembre 2023
<https://documents1.worldbank.org/curated/fr/776191468234270635/pdf/E25700EA0French0P11856101public1.pdf>

M. Angoulvant « Les travaux sur la section de l’Afrique Equatoriale Française » Rapport de M. Angoulvant Gouverneur Général de l’Afrique Equatoriale Française à Monsieur le Ministre des colonies sur les travaux de la section de l’Afrique Equatoriale Française, Paris, Juillet 1917, p.44 <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5781146j/f6.item>

Augagneur Victor « *L’Afrique équatoriale Française* ». Conférence de M. Augagneur, gouverneur général de l’Afrique équatoriale française lundi 23 janvier 1922, Lion ,1922, p.7
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/>

Site internet :

Site web de la banque mondiale, consulté le 24 octobre 2024
<https://documents1.worldbank.org/curated/fr>

Site web de Fabrice, consulté le 02 avril 2023 <http://voyage-congo.over-blog.com/article-gare-pointe-noire-copie-deauville-73773923.html>

Site Web de google image, consulté le 18 juillet 2024 <https://www.google.com/search?q=la+gare+de+trouville-deauville>

Site web de la Bibliothèque nationale de France, consulté le 02 avril 2024 <https://gallica.bnf.fr>

Site web de tabsite, consulté le 05 octobre, <https://tabisite.com> consulté le 29 mars 2024

Site web d’actualitix, consulté le 26 mars 2024 <https://www.actualitix.com/carte-republique-du-congo.html>

Site web de l’Université de Bordeaux, consulté le 30 Janvier 2024, <https://1886.u-bordeaux-montaigne.fr>

BIBLIOGRAPHIE :

- Bonaventure, Maurice Mengho, *Géographie du Congo*, Paris, Édition Harmattan, 2018, 334p
- Elikia, M'bokolo, *Afrique-Noire : histoire et civilisation, XIXe –XXe siècles*, Tome II, Paris, Édition Hatier, 1992, 378p
- Georges Balandier, *Sociologie des Brazzaville Noires*, Paris, Édition la Découverte, 316p
- Greffe, Xavier, *La valorisation économique du patrimoine*, Paris, Ministère de la culture/ La Documentation Française, 2003, 383p
- Leme, Van Der Poel, *Congo- Océan : un chemin de fer colonial controversé*, Tome 1, Paris, Édition Harmattan, 2006, 235p
- Patrice, Moundza, *Le chemin de fer Congo Océan et le département de la Bouenza*, Paris, Édition Harmattan, 2014, 200p
- Kianguebeni, Ulrich Kevin, *Droit du patrimoine culturel congolais*, Paris, Édition Harmattan, 2012 ,124p.
- Rang Ri Park Barjot, *La société de construction des Batignolles : Des origines à la Première Guerre Mondiale*, Paris : Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2005,542p
- Blandine Sibille et Tuan Tran Minh, *Congo -Océan De Brazzaville à Pointe-Noire 1873-1934*, Paris Editions Frissons Roche, 2010,142 p
- Ulrich Kianguebeni, *Patrimoine et tourisme au Congo*, Editions l'harmatan 2018, 260p
- Camara Laye, *L'enfant noir*, Paris, Plon,1953, 256p.
- Frampton Kenneth et kuttermann Udo, *World Architecture 1900-2000 A critical Mosaic Central and Southern Africa*, New-York, Springer 2000, 273p
- Prosper Kivouvou, *le chemin de fer Congo Océan*, Brazzaville : Kivouvou, Editions Bantoues Verlag ,1983 ,210p
- Catherine Coquery Vidrovitch, *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires,1898-1930 Tome 1 Paris*, Editions EHESS, 2001, 316p
- Michel R.O. Manot, *L'aventure de l'or et du Congo Océan*, Paris, Secrétan 1950, 257p
- Siméon Georges, *L'heure du nègre*, Editions DLM, 1996,124p
- Jean Monville, Xavier Bezancon, *Une Histoire de SPIE, Naître et Renaître*, Paris, 2010,356p
- Burnel Anne, *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939 : Histoire d'un déclin*, Genève-Paris 1995 ,366p

- Ieme Van der Poel, *Le Congo Océan : Un chemin de fer Colonial Controversé Tome2*, Editions l'harmatan, 2006, 220p
- Albert Sarraut, *La Mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Editions Payot, 1923, 717p
- P. Vennetier, *Géographie du Congo Brazzaville*, Gauthier-Villars-Paris, 1966, 170p
- Autin, Jean Pierre, *Savorgnan de Brazza, Un prophète du tiers-monde*, Paris, 1985, 344p
- Marcel Sorret, *Histoire du Congo : Capitale Brazzaville*, Paris, Éditions Berger-Levrault, 1978, 242p
- IDANNA PUCY *Brazza in Congo: A life and Legacy* New York, Umbrage Editions, 2009, 248p
- Georges Bruel, *L'Afrique Equatoriale française*, Paris, 1930, 262p
- Daughton, James Patrick « *In the forest of no joy: the Congo-Océan railroad and the tragedy of French colonialism* » New York Northon Company ,2021, 384p
- Muriel Devey Malu Malu « *Congo Brazzaville* » Paris, Karthala, 2019, 352p
- Julie Demeure « *L'utilisation du patrimoine dans l'acquisition du capital historique à l'école maternelle* » Paris, Education. 2012, 150p
- Vincent Negri « *Protection juridique du patrimoine culturel immobilier : orientations pour les pays francophones d'Afrique subsaharienne* » Rome, Iccrom, 2009, 150p
- Dominique Audrerie, « *la notion et la protection du patrimoine* » Paris, PUF ,1997, 150p
- François, Goliard, « *Valorisation du patrimoine ferroviaire et tourisme* », Revue de Sciences sociales et Humaines N° 148, 2012, mise en ligne le 10 décembre 2012, consulté le 20 février 2022. URL : <https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=JT/CHRON/2012/0436>
- Paul, Smith, « *Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes* », Revue d'histoire du chemin de fer, n°40, 2009, mise en ligne le 01 novembre 2001, consulté le 23 février 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/705> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.705>
- Etienne Auphan, « *Qu'est-ce que le paysage ferroviaire ? Défrichage d'un concept* », Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 23 mai 2011, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1156> ; DOI : 10.4000/rhcf.1156
- Consuelo Isabel Astrella, « *Le patrimoine ferroviaire en Italie, perspectives comparées. État de l'art et questions ouvertes* », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 54 | 2020, mis en ligne le 01 avril 2022, consulté le 15 juillet 2024. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2755> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.2755>

- *Le Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française* 32^e année N°16 bis 20 Août 1935 p. 757
- *L'Afrique Equatoriale Française* 32^e Année N°1, 1^{er} Janvier 1935 p.2-60
- Henri Fontanier *Les Annales coloniales* 20 juillet 1934p.12-14
- *L'Afrique Equatoriale Française* 32^e Année N°1, 1^{er} Janvier 1935 p.2-6
- *L'Afrique Equatoriale Française* 15 Janvier 1934 31^e année N°2 p.60- 81
- Gouverneur Général Reste : « *Que vaut en soie l'Afrique Equatorial Française ? Mieux que sa Renommée* » *Le monde colonial illustré* 01^{er} mars 1937 N°105 p.70-86
- Georges Boussetot « AEF, Le chemin de fer Congo Océan » *La Presse coloniale illustré* 18^e Année 01^{er} Octobre 1925 p.21-22
- *Les Annales coloniales* 31 mai 1934, p.1-6
- *Journal Officiel de l'Afrique Equatoriale Française* 1^{er} janvier 1928, p.12-30
- *République Française, Afrique Equatoriale Française, Le chemin de fer Congo Océan* p.10-28
- *L'Afrique française* Janvier 1921 p.20-50
- *L'Afrique Equatoriale Française* ,15 Janvier 1934 ,31^e année, N°2 p.50-74
- *Le Monde Colonial illustré*, 18^e année, N°3, avril 1924 p.2-6
- Le Monde colonial illustré 15 octobre 1925
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9742831j/f253.item> p.2-6
- *Les Annales Coloniales* 02 mars 1923 p.2-5
- *Le Monde colonial illustré*, n°67, mars 1929, p.66-240
- Georges Boussetot « AEF, la lutte contre la maladie du sommeil » Les instructions du Gouverneur général Antonneti sur la lutte contre la maladie du sommeil, *La Presse Coloniale Illustrée*,20^e Année, 1^{er} janvier 1927, p.2-6
- Georges Boussetot, « Comment on construit le Congo Océan » *La Presse coloniale illustrée*, mars 1930, p.12-24
- Georges Boussetot, « L'AEF » *La Presse coloniale illustré* 01^{er} Juillet 1922 p.10-15
- Marcel Ruedel, Thebaul « Le problème ferroviaire en Afrique Equatoriale Française » *Les Annales Coloniales*, 28 février 1922, p.3-6
- Julien Maigret « Sommes-nous dans la bonne voie ? » *Le Monde Colonial Illustré*, 12^e années, N°130 du mois de juin 1934, p .80-82
- *L'Afrique Française*, 30^e Années, N°1. Bulletin mensuel du 1^{er} janvier 1920, p.200- 300

- *L'Afrique Française*, 30^e Années, N°1 Bulletin mensuel du 1^{er} janvier 1920 p.150-158
- *Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française*, 9^e Années, N°14, 12 juillet 1912, p.307-327
- *Journal officiel de l'Afrique Equatoriale Française*, 25 années, N° 1, 1^{er} janvier 1928, p.10-37
- Julien Maigret « le rail qui joindra l'Afrique centrale à la mer le Brazzaville Océan » *Le monde colonial illustré*, n°67, mars 1929, p.66
- Fabre Martine, « Le contrat de concession aux colonies : norme molle et impact environnemental », dans : Éric de Mari éd., *L'impact environnemental de la norme en milieu contraint. Exemples de droit colonial et analogies contemporaines*. EdiSens, « Environnement », 2012, p. 186-206. DOI : Consulté le 01.07.24 URL : <https://www.cairn.info/l-impact-environnemental-de-la-norme-en-milieu-contraint--9782351131701-page-186.htm>
- Sautter, Gilles. “Notes Sur La Construction Du Chemin de Fer Congo-Océan (1921-1934).” *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 7, no. 26, 1967, pp.3. JSTOR. Consulté le 18 mai 2024 <http://www.jstor.org/stable/4390962>
- P. Vennetier Géographie du Congo Brazzaville éditions Gauthier Villars Paris 1966, p. 44, consulté le 15 octobre 2023, URL : https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-11/01471.pdf
- Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2007, mis en ligne le 10 décembre 2013, consulté le 22 avril 2024. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/belgeo.11266>
- Kante Bocar Ouma « Le droit du patrimoine culturel en Afrique », Thèse de droit, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 2010,4 vol., 208p.
- Marcel Soret « Le chemin de fer Congo Océan son importance économique et sociale », thèse en lettre et sciences humaines, Université de Lyon,1986,505p.
- Michel Vernières Patrimoine, patrimonialisation, développement local : un essai de synthèse interdisciplinaire, Editions Karthala, Collection Gemdev, Paris, novembre 2011, 11p

- Kianguebeni, Ulrich Kevin, « La protection du patrimoine culturel au Congo », thèse de droit public, Université d'Orléans, 2016, 503p

- Samuel Kidiba « Contribution du Patrimoine Culturel au Développement du Système Éducatif de la République du Congo : Enseignement des Arts et de l'Artisanat au Musée » mémoire en gestion du patrimoine culturel, Université Senghor, 1997, 96p.