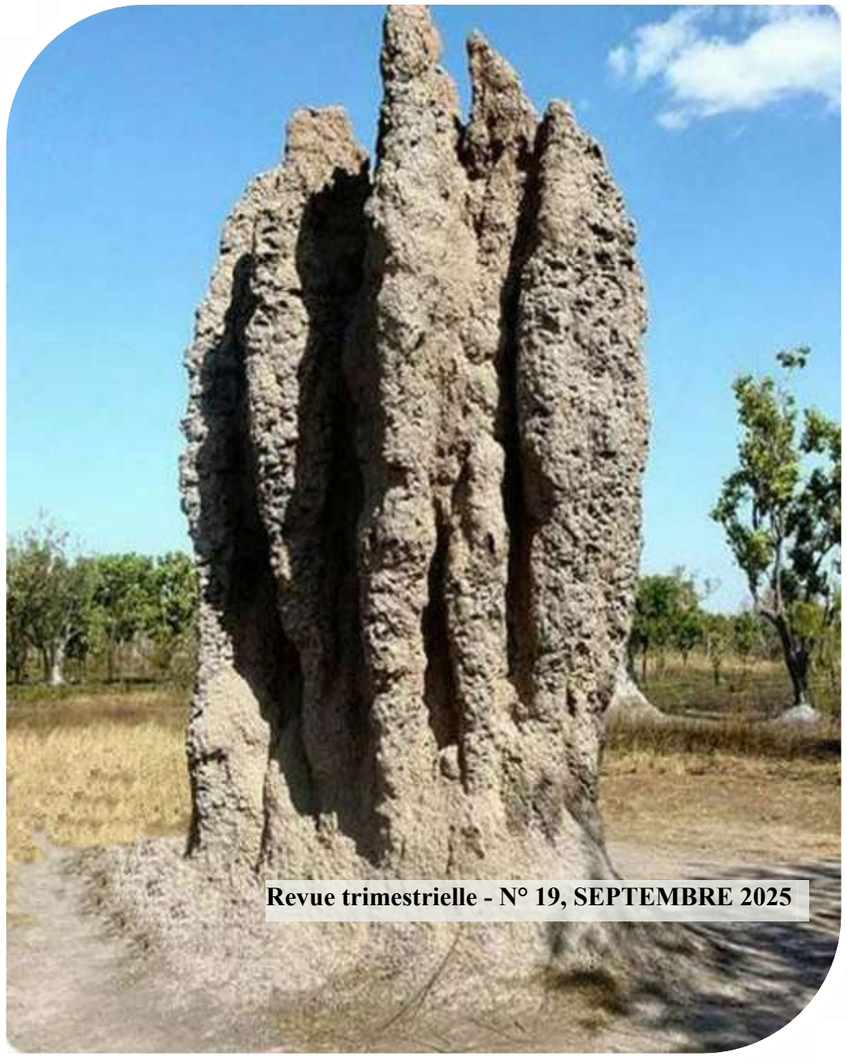
Mise en page et Impression
IMPRIMERIE ST LOUIS
53, Rue N'ZARA Doulassamé Face Première Eglise Baptiste du TOGO
BP: 61536 / Tel Bureau: (228) 22 22 10 45 / Mobile : (228) 90 12 37 30
E-mail: imprimerie.stlouis@yahoo.fr

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 19 Đamá Nínaʊ | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

Print ISSN: 2617-4766
E-ISSN: 2617-4774

Đamá Nínaʊ

REVUE INTERDISCIPLINAIRE
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 19, SEPTEMBRE 2025

Scientific Journal Impact Factor

CERTIFICATE OF INDEXING (SJIF 2025)

This certificate is awarded to

Dama Ninao
(ISSN: 2617-4774 (E) / 2617-4766 (P))

The Journal has been positively evaluated in the SJIF Journals Master List evaluation process
SJIF 2025 = 6.907

SJIF (A division of InnoSpace)

SJIFactor Project Manager
International Advisory Services
INNOSPACE INTERNATIONAL

SJIFactor Project

SJIFactor - Scientific Journal Impact Factor
E-mail : evaluation@sjifactor.com
Website : http://sjifactor.com/

SJIF 2025 = 6.907 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2025).

SJIF Impact Factor Evaluation [SJIF 2025 = 6.907]

"Dama Ninao" est une revue scientifique interdisciplinaire qui accepte et publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines. A cet effet, elle s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques. La Revue "Dama Ninao", entendu "L'Entente" en langue kabyè du Nord Togo, est créée dans l'intention de matérialiser la mondialisation ou la globalisation qui s'opère avec l'esprit d'équipe et d'échanges et la désuétude du monde autarcique. Le monde scientifique universitaire ne peut échapper à cet esprit d'équipe qui fonde un creuset où « le fer aiguise le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité.

La Revue Dama Ninao nous renvoie à la Civilisation de l'Universel du poète sénégalais Léopold Sédar Senghor, qui prône la porosité des âmes avec l'acceptation de l'autre, de ce qu'il dispose d'utile pour mon avancement : sa civilisation, sa culture, sa langue … Elle se fonde notamment sur la philosophie de Paul Ricœur qui préconise la perception de Soi-même comme un autre. Considérer soi-même comme un autre aux yeux de l'autre, nous amènerait à faire taire nos distensions et ressentiments afin de redimensionner notre espace, reconstruire notre histoire et notre société.

La Revue Dama Ninao s'est inspirée de la nature. Des insectes en miniature nous produisent de bels chefs-d'œuvre architecturaux, conjuguent leur génie créateur et leur force dans la patience et dans la tolérance. Ils créent des œuvres monumentales qui dépassent l'entendement humain, les termitières. A cet effet, la nature semble nous parler, nous guider, nous instruire dans le silence. Seules ces créations nous interpellent sans autant faire de nous des disciples. Comme la termitière qui, pour la plupart du temps, est une composante de maillons surgissant de la même matière, la Revue Dama Ninao se veut une termitière scientifique dont les enseignants-chercheurs en sont les maillons.

Au confluent de diverses sciences, la Revue Dama Ninao se propose de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM
Université de Lomé

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication et rédacteur en chef :

Professeur TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé

Directeur de rédaction :

SILUE Lèfara (Maître de Conférences), Université Félix Houphouët Boigny

Comité Scientifique

Professeur Yaovi AKAKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjona KADANGA, Université de Lomé (Togo), Professeur Xavier GARNIER, Université Paris 3 (France), Professeur Norbert VIGNONDE, Université de Bordeaux (France), Professeur Adama COULIBALY, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Okri Pascal TOSSOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Mamadou KANDJI, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Komla Messan NUBUKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Amadou LY, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Kazaro TASSOU, Université de Lomé (Togo), Professeur Dotsè YIGBE, Université de Lomé (Togo), Professeur Kodjo AFAGLA, Université de Lomé (Togo), Professeur Alain-Joseph SISSAO, Institut des Sciences des Sociétés (Burkina Faso), Professeur Komla Essowè ESSIZEWA, Université de Lomé (Togo), Professeur Gneba KOKORA, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Louis OBOU, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Professeur Ataféi PEWISSI, Université de Lomé (Togo), Professeur Vicente Enrique Montes Nogales, Universidad de Oviedo (Espagne), Professeur Mamadou FAYE, Université Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Akila AHOULI, Université de Lomé.

Comité de lecture

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé (Togo), Professeur Gbati NAPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Didier AMELA, Université de Lomé (Togo), Professeur Komi KOUVON, Université de Lomé (Togo), Dr Komi BEGEDOU, Université de Lomé (Togo), Dr Koffi Dodzi NOUVLO, Dr Kpatimbi TYR, Université de Lomé (Togo), Dr Madis KROUMA, Université de Lomé, Professeur Arthur MUKENGE, Université de Rhodes (Afrique du Sud), Professeur Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé (Togo), Dr Anoumou AMEKUDJI, Université de Lomé (Togo), Professeur Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur PERE-KEZIMA, Université de Lomé.

Comité de rédaction

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Docteur Wonouvo GNAGNON (Assistant), Docteur DOUHADJI Kossi, Université de Lomé.

Contact : revuedamaninao@gmail.com

Site Internet de la Revue Dama Ninao : https://revuedamaninao.net/

LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE DAMA NINAO

Dama Ninao est une revue scientifique internationale. Dans cette perspective, les textes que nous acceptons en français ou anglais sont sélectionnés par le comité scientifique et de lecture en raison de leur originalité, des intérêts qu'ils présentent aux plans africain et international et de leur rigueur scientifique. Les articles que notre revue publie doivent respecter les normes éditoriales suivantes :

La taille des articles

Volume : 10 à 15 pages ; interligne 1.5, police 12 pour le corps du texte et les courtes citations ; police 11 pour les longues citations, Times New Roman, les références des citations doivent être incorporées dans le texte. Exemple : Guy Rocher (1968, p. 29), pas de référence en foot-notes à l'exception de quelques commentaires.

Ordre logique du texte

- Un **TITRE** en caractère d'imprimerie et en gras. Le titre ne doit pas être trop long ;

- **Nom et prénom(s)** du contributeur ou des contributeurs, **nom de l'institution** d'appartenance, **adresse mail**

- Un **Résumé (Abstract)** de 8 lignes en français et anglais, en interligne simple, suivi de 6 **Mots clés** (**Key words**)

- Une **Introduction** : elle doit avoir une problématique, une méthode et une structure.

- Un **Développement** : les articulations du développement du texte doivent-être titrées comme suit :

1-Pour le **Titre** de la première section

1-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

1-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

2- Pour le **Titre** de la deuxième section

2-1-Pour le **Titre** de la première sous-section

2-2- Pour le **Titre** de la deuxième sous-section

3- Pour le **Titre** de la troisième section (si l'auteur de l'article le souhaite)

-Une **Conclusion :** elle doit être courte, précise et concise en mettant en relief l'authenticité des résultats de la recherche.

- **Références bibliographiques** (Mentionner uniquement les auteurs cités)

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Editeur. Exemples :

- AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

- BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

- DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151. (Pour les articles).

Typographie française

- La Revue Dama Ninao s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

- Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations…

Tableaux, schémas et illustrations

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffre romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre précis et une source. Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

Soumission des manuscrits

Tous les manuscrits doivent être soumis uniquement par voie électronique à l'adresse suivante : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net. Tous les échanges entre le secrétariat de la revue et l'auteur se feront uniquement par internet, il importe donc de fournir un mail actif que l'auteur consulte très régulièrement et d'envoyer toutes les informations relatives au processus de publication des articles uniquement par mail. Les frais d'instruction de l'article sont de **20000f** payables immédiatement au moment de l'envoi de l'article. À l'issue de l'instruction, si l'article est retenu, l'auteur paie les frais d'insertion qui s'élèvent à **30.000f**. Les frais d'instruction et d'insertion s'élèvent donc à **50.000f** payables par transfert, frais de

transfert y compris. Le payement des frais d'insertion donne droit à un tiré à part. Si un auteur achète un exemplaire, les frais d'envoi sont à sa charge. Les frais de gravure des clichés, des schémas et l'expédition des tirés à part (pour ceux qui voudraient les avoir par la poste) sont à la charge des auteurs. La Revue Dama Ninao paraît trimestriellement. Toute soumission doit parvenir au secrétariat de la rédaction un mois voire deux semaines (délai de rigueur) avant la publication du numéro dans lequel l'article pourra être inséré. Pour toute information, envoyez un mail à : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net ou visitez le site de la revue : www.revuedamaninao.net.

Evaluation par les pairs

Les instructeurs à qui la revue affecte les articles de leur spécialité, doivent les lire avec rigueur, rejeter tout article dont le contenu est en inadéquation avec le titre et/ou dont le raisonnement n'offre pas une qualité scientifique, faire des propositions pour l'amélioration dudit article, renvoyer l'auteur de l'article à la ligne éditoriale de la revue au cas où elle n'est pas respectée. Ils se doivent notamment de vérifier, par le biais d'internet, si le même article n'est pas déjà publié dans une revue en ligne.

Objectifs et portée

La revue Dama Ninao, de par son nom qui signifie « entente », a pour objectifs :

- de matérialiser le monde universitaire qui est un creuset où « le fer aiguise le fer », les échanges se croisent, puis s'entremêlent pour aboutir à une reconstruction des connaissances scientifiques individuelles dans la collectivité ;
- de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

La revue Dama Ninao a une portée scientifique et sociale. A cet effet, elle publie tous les articles relevant des Lettres, Arts et Sciences Humaines et s'intéresse aux études et théories littéraires, linguistiques, sociologiques, philosophiques, anthropologiques et historico-géographiques sur appel à contribution thématique (colloque) ou varia. Elle est un espace de rencontre, de construction et de reconstruction des réseaux relationnels et scientifiques.

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM

Université de Lomé

SOMMAIRE

1. **LECTURE POÉTICO-MUSICALE DU POÈME « L'ÂME DES VENTS » EXTRAIT DE *GUEULE- TEMPÊTE* DE BOTTEY ZADI ZAOUROU -------- 10**

   AKADJÉ Aby Emmanuel, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan

2. **LINGUISTISCHE ANALYSE DER ÄHNLICHKEITEN ZWISCHEN DEN DISKURSSTRATEGIEN VON WERBESLOGANS UND SPRICHWÖRTERN ---------- 28**

   BONGBA Eppié Augustine Michaella, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

   ENIGNI Egni Stéphane Dieudonné, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

3. **GOUVERNANCE LOCALE ET RESURGENCE IDENTITAIRE DANS LES RAPPORTS IMMIGRES-IMMIGRES A L'OUEST DE LA COTE D'IVOIRE : CAS DE LA COMMUNE DE BANGOLO---------- 41**

   ZORO-TRA Bi Tozan, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

   DALLY Jean-François, Institut National des Arts et de l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)

   BODJEAN Magloire Jumeau, Université Félix Houphouet Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

4. **LE CONTE BAOULÉ EN PAYS WALÈBO, UN FACTEUR DE RÉGULATION SOCIALE---------- 57**

   MAMADOU Dely, Université Alassane Ouattara Bouaké, (Côte d'Ivoire)

5. **FORMES ET ENJEUX DE LA REPRÉSENTATION DU BAR DANS *LE DOCKER NOIR* D'OUSMANE SEMBEÈNE ---------- 81**

   ATAKPA-CADASSOU Détangni, Université de Lomé, (Togo)

   SATRA Baguissoga, Université de Kara, (Togo)

6. **LES PROCÉDÉS DE SUBSTITUTION DANS UN TEXTE---------- 97**

   DJESSAN Bi Win, École Normale Supérieure d'Abidjan, (Côte d'Ivoire)

7. **THE RHETORIC OF DEHUMANISATION AND MORAL IMPLICATIONS IN CHARLES DICKENS' *A TALE OF TWO CITIES* ----------115**

   FOLI Yawotsè Gagnaglo, Université de Lomé, Togo

WALLA Paméssou, Université de Lomé, Togo

8. L'ADMINISTRATION DE L'ENREGISTREMENT FACE A L'EVASION FISCALE DANS LES COLONIES FRANÇAISES DE 1900 A LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE ----------130

SILUE Gnieneferetien N., Université Polytechnique de San Pedro (Côte d'Ivoire)

9. PAYSAGES EN CRISE. APPROCHE ECOCRITIQUE DES DYNAMIQUES IDENTITAIRES ET ECOLOGIQUES DANS *LE MONDE S'EFFONDRE* DE CHINUA ACHEBÉ ----------145

NIKIEMA Hamidou Kader Aristide, Université Nazi Boni (Burkina Faso)

10. DE L'ÉCLATEMENT DES GENRES DANS LE POÈME EN PROSE OU LE RECUL DES BARRIÈRES CLASSIQUES ----------157

KANGA Hervé N'guessan, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

KONE Isaac Diloman, Université Félix Houphouët Boigny, (Côte d'Ivoire)

BAIKORO Soiliho,Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire)

11. L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DES MEDIAS EN LIGNE EN AFRIQUE DE L'OUEST FRANCOPHONE : ENTRE DISPARITES JURIDIQUES, PRECARITE ET STRATEGIES DE RESILIENCE ----------175

PARE Cyriaque, Institut national des sciences des sociétés / Centre national de la recherche scientifique et technologique (Burkina Faso)

12. RELATIVE APPROPRIATION DU CODE FISCAL ET INCIVISME FISCAL A COTONOU : ANALYSE DES RESSORTS SOCIAUX DE LA FAIBLE REDEVABILITE LOCALE ----------198

HOUNSA Hilaire, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

ABDOU Mohamed, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

SENON Sèmèvo A.A., Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

13. CHANTS DE FEMMES DIOULA DU MARCHE DE BOUAKE : ENTRE RESILIENCE ET BESOIN DE CONSERVATISME CULTUREL----------217

DEGBEH Issan, Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire)

14. CONTRIBUTION A LA RECHERCHE ARCHEOLOGIQUE A TOMBOUGOU DANS LE NORD-OUEST DE LA CÔTE-D'IVOIRE, REGION DE LA BAGOUE----------230

KOFFI Kouakou Sylvain, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

15. SÉMIOLECTURE DES COUPEURS DE ROUTE DANS *LES ZARAGUINAS OU LA CRIMINALITÉ ITINÉRANTE* DE DELI SAINZOUMI Nestor --------248

MOURSAL Makaye, Université de N'Djaména (Tchad)
ASGUET MAH Félix, Université de N'Djaména (Tchad)
MADJINDAYE Yambaïdjé, Université de N'Djaména (Tchad)

16. IMPACT D'UN DISPOSITIF DE FORMATION SUR L'INTÉGRATION DES ODD DANS L'ENSEIGNEMENT : ANALYSE DES PRATIQUES PÉDAGOGIQUES D'ENSEIGNANTS AU GABON----------265

ESSONO EBANG Mireille, École Normale Supérieure (Gabon)

17. USAGE DES LANGUES IVOIRIENNES SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX NUMÉRIQUES : OBJET ET MOYEN DE COMMUNICATION ----------280

MORIFIÉ Tano Kouakou Frédéric, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

KOUADIO N'da Amenan Nina Lorelle, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

KOUAMÉ Ahou Pascaline, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

18. BIOLOGIE ET GÉOLOGIE EN CLASSE DE 4ÈME : ÉTUDE COMPARATIVE DE LA COMPRÉHENSION DES ENSEIGNEMENTS DANS TROIS ÉTABLISSEMENTS DE BONGOR (TCHAD)----------300

NDIGMBAYEL Réoular Urbain, École Normale Supérieure de Bongor (Tchad)

LACHIACBE Zamassing, École Normale Supérieure de Bongor (Tchad)

19. THE TEACHING OF LEXICAL ITEMS TO EFL LEARNERS: A CASE OF FORM I STUDENTS IN LYCÉE PASCAL YOADOUMNADJI OF DOBA AND LYCÉE BERNARD DIKWA GARANDI OF DOBA 1 ----------314

NGAIDANDI Ndikoua, Ph-D, University of Doba (Chad)

TABE Camilla Arundie, Ph-D, University of Maroua (Cameroon)

20. MACHIAVELLIAN TACTICS OF ABUSERS IN FAR AWAY BY CARYL CHURCHILL----------337

Dr. DRAMANE Ouattara, University Felix Houphouet-Boigny of Cocody (Côte d'Ivoire)

21. *LA DOULEUR DU GEANT* DE DIEKOYE OYEYINKA, UNE CHRONIQUE POLITIQUE DU NIGERIA ----------359

SERELE-ZOUA Yagba Pierre, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

22. INSERTION SOCIOPROFESSIONNELLE EN CÔTE D'IVOIRE : QUELLE CONTRIBUTION DU THÉÂTRE À LA RESOLUTION DU CHÔMAGE DES JEUNES ?----------376

MABA Tagbo Victor, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)

23. LA SIGNIFIANCE DE LA REPRÉSENTATION DE L'UNIVERS DICTATORIAL DANS *LES QUATRAINS DU DÉGOUT* DE BOTTEY ZADI ZAOUROU ----------398

KONAN Kouakou Gildas, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

24. LE NOUCHI BRODÉ, UNE PRATIQUE LINGUISTIQUE NOVATRICE DANS LES RÉSEAUX ESTUDIANTINS DE CÔTE D'IVOIRE ----------416

N'GATTA Koukoua Etienne, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

KOUAME Ahou Pascaline, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)

25. TRANSITION ÉCOMOBILITÉ FACE AUX ENJEUX DE LA DURABILITÉ À BOUAKÉ (CENTRE, CÔTE D'IVOIRE) : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES----------435

KOUASSI Kobenan Christian Venance, Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire)

SANGARE Nouhoun, Université Alassane Ouattara Bouaké (Côte d'Ivoire)

26. REPRESENTATIONS SOCIALES DU BREUVAGE ALCOOLISE ET DE LA FEMME ALCOOLIQUE EN CONTEXTE RURAL AKAN AU SUD-EST DE LA COTE D'IVOIRE ----------455

ABOUTOU Akpassou Isabelle, Université Pelefero Gon Coulibaly/Korhogo (Côte d'Ivoire)

27. LA REPRÉSENTATION DU VOILE COMME SYMBOLE D'IDENTITÉ DANS *SOUS MON VOILE* DE FATIMATA DIALLO----------478

TOURÉ Bintou, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

28. REALISMO EXISTENCIAL Y DIDACTISMO EN LA OBRA *PEPITA JIMÉNEZ* DE JUAN VALERA ----------496

MEDENOU Cossi Basile, Universidad de Abomey-Calavi (Bénin)

29. ETUDE DE L'UTILISATION DES FILMS DOCUMENTAIRES POUR LA PROMOTION DES ACTIVITES D'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE ET LEUR ROLE DANS LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE CULTUREL EN REPUBLIQUE DU BENIN ----------515

DOGNON Elavagnon Dorothée, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

30. LE CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN (CFCO) : DE LA CONSTRUCTION A L'URBANISATION DU SUD-CONGO (1921-1997) ----------536

MAMPASSI Arnaud Samaura, Université Marien Ngouabo (Congo)

MIEMBAON Georges, Université Marien Ngouabi (Congo)

31. LA SUBVERSION DES FORMES ET L'ÉTIQUE DANS LE CONTE-ROMAN: L 'ESPIONNE DES ANCÊTRES DE WEREWERE LIKING -----556

GUIDENG KERTEMAR Aubin, Université de Doba (Tchad)

MODE Israël, Université de Doba (Tchad)

32. IMPACT DE L'ASSAINISSEMENT DU CADRE DE VIE SUR LE RISQUE DE TRANSMISSION DU PALUDISME A DOMICILE DANS LA VILLE DE TIASSALÉ----------579

DELY Iba Dieudonne, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
KARIDIOULA Logbon, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
DOUMBIA Madina, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
SILUE Kigbafori Dieudonne, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
COULIBALY Tenena Jean, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
KONE Brama, Université Péléforo Gbon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

33. LES CARACTERISTIQUES DE L'EPOPEE DANS LA POESIE FRANÇAISE DU XIXE SIECLE : ETUDE DE QUELQUES POEMES DE BAUDELAIRE ET LECONTE DE LISLE ----------596

NASSOKO Lassana, École Normale Supérieure de Bamako(Mali)

34. LE SENDEM OU SANTEM, UN RITE INITIATIQUE EN PAYS NAWDA (NORD TOGO) A LA CROISEE DES CHEMINS (XVIIIE-XXIE SIECLE) -611

LONGA Banabia, Université de Lomé (Togo)

35. HIERARCHIQUE DIVINE ET PRATIQUES RITUELLES DANS LE PANTHEON *CIRAAMBA* ----------628

Dr SOULAMA Mandjin Adama, Université Joseph-KI ZERBO (Burkina Faso)

36. REVISITING CONCEPTS OF TECHNICAL AND VOCATIONAL TRAINING FOR PROFESSIONAL INTEGRATION IN BRITISH AND BENINESE CULTURAL AND EDUCATIONAL SYSTEMS ----------648

ABADAMÈ Marcellin, University of Abomey Calavi (Bénin)

37. STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT D'ADZOPE, UNE VILLE A L'OMBRE D'ABIDJAN----------669

KOUASSI N'Guessan Gilbert, Université Félix Houphouët Boigny (Côte-d'Ivoire)

38. LOGIQUES INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES DANS UNE SOCIÉTÉ À VOCATION COOPÉRATIVE À SOUBRÉ (CÔTE D'IVOIRE)----------693

N'DA Roseline Gbocho, Université Alassane Ouattara (Côte-d'Ivoire)

39. DIVINING THE THREAD: *FÂ*, TEMPORAL FUGITIVITY, AND COUNTER-NARRATIVE IN KIESE LAYMON'S *LONG DIVISION (2013)* 708

ADJOVI Wilfried Espoir, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

AZON Sènakpon Fortuné, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

40. CONTRIBUTION DES RÉFUGIÉS CENTRAFRICAINS À LA REVITALISATION DES CHAÎNES DE VALEUR AGROALIMENTAIRES LOCALES AU SUD DU TCHAD----------726

KELGUE Salomon, Université de Moundou (Tchad)

ADAMOU Yerima, Université de Moundou (Tchad)

RAMADJI BEGOTO Julien, Université de Moundou (Tchad)

41. BEYOND THE UNIFORM: STRUCTURAL FORCES DRIVING POLICE BRUTALITY IN THE U.S. ----------745

KABORE Wenoanga, Université Joseph KI-Zerbo (Burkina Faso)
BEGEDOU Komi, Université de Lomé (Togo)
YODA Lalbila Aristide, Université Joseph KI-Zerbo (Burkina Faso)

42. LES PRISE DE PAROLE DES ACTEURS EXTÉRIEURS DANS LES REPORTAGES DES CHAÎNES DE TÉLÉVISION AU CONGO (BRAZAVILLE, REPUBLIQUE DU CONGO) ----------765
NDEKE Jonas Charles, Université Marien Ngouabi (Congo)

Revue Dama Ninao Print-ISSN 2617-4766 E-ISSN 2617-4774

E-mail : revuedamaninao@gmail.com; infos@revuedamaninao.net

Revue Dama Ninao

LE CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN (CFCO) : DE LA CONSTRUCTION A L'URBANISATION DU SUD-CONGO (1921-1997)

MAMPASSI Arnaud Samaura
Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
arnaudsamauramampassi@gmail.com

MIEMBAON Georges
Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
georges.miembaon@umng.cg

Résumé: Le présent article examine, de 1921 à 1997, l'histoire de la construction du Chemin de Fer Congo-Océan et son corollaire le processus d'urbanisation du sud-Congo au Moyen-Congo, actuelle République du Congo. L'objectif principal consiste à revisiter un pan de l'histoire coloniale économique et sociale de la République du Congo. Ainsi, les matériaux de reconstruction de ce passé viennent des sources écrites primaires et les travaux récents (archives et travaux scientifiques), orales et iconographiques concoctées et compulsées. Au terme du traitement de ces divers documents, il en ressort que le Chemin de Fer Congo Océan, infrastructure coloniale, a servi d'armature aux défis d'aménagement spatial, de la croissance démographique et au processus d'urbanisation du sud-Congo. De plus, il apparait comme un outil d'une nécessité économique indispensable à l'intégration progressive de l'Afrique Équatoriale Française dans les circuits de l'économie mondiale.

Mots-clés : Congo, Chemin de fer, Colonisation, Urbanisation, Économie.

Abstract: The present article examines, of 1921 to 1997, the history of the construction of the Congo-Ocean railroad and its corollary the process of urbanization of the south-Congo in the Means-Congo, present Republic of Congo. The main objective consists in revisiting a flap of the colonial history economic and social of Republic of Congo. Thus, the materials of reconstruction of this past come from the primary written sources and the recent works (archives and scientific works), oral and iconographic concocted and examined. To the term of the treatment of these various documents, he/it takes out again of it that the railroad Congo-Ocean, colonial infrastructure, acted as armature to the challenges of spatial planning, of the demographic growth and to the process of urbanization of the south - Congo. Besides, it appears like a tool of an indispensable economic necéssité to the progressive integration of Africa Equatorial French in the circuits of the world economy.

Keywords: Congo, Railroad, Colonization, Urbanization, Economy.

Introduction

Long de 512 km entre l'océan atlantique (Pointe-Noire) et le fleuve Congo (Brazzaville capitale fédérale de l'ancienne Afrique Équatoriale Française), le Chemin de Fer Congo-Océan a été inauguré en 1934[83]. Sa construction s'inscrit dans le contexte colonial où l'intégration territoriale visait principalement l'extraction et l'exportation des richesses forestières, minières et agricoles vers la métropole. C'est un ouvrage souvent présenté comme une prouesse à la fois technique, stratégique et économique, mais aussi comme un vaste chantier colonial démesuré qui traversa la grande forêt du Mayombe[84]. Les travaux mobilisèrent plus de 100 000 travailleurs (A. C. Ndinga Mbo 2010, p.210), parmi lesquels périrent près de 20 000 personnes[85], victimes d'épuisement, de maladies tropicales, d'accidents et de mauvais traitements (P. Moundza 2013, p.101. Ce coût humain particulièrement lourd fut dénoncé par la presse de l'époque coloniale et suscita de vives réactions en métropole[86].

La présente étude s'inscrit dans le champ de l'histoire sociale. Elle couvre une période de soixante-seize ans : de 1921, date à laquelle furent lancés les travaux de la construction du CFCO, jusqu'en 1997, année au cours de laquelle les conséquences directes de la guerre civile ont entraîné la cessation des activités de fonctionnement du CFCO, causée par le pillage et/ou la destruction du matériel de certaines de ses installations.

L'objectif de cette étude est d'analyser, de 1921 à 1997, l'impact économique du CFCO dans l'espace géographique sud-congolais, très mouvant dans le temps et dans l'espace. Il importe de souligner que le CFCO a fait l'objet d'études relativement abondante depuis son inauguration. Il se révèle de cette abondante quantité des

83.Le premier coup de pioche fut donné le 6 février 1921, par l'épouse du Gouverneur général de l'AEF Jean-Victoir Augagneur (1919-1924), et l'inauguration officielle eut lieu le 10 juillet 1934, sous la houlette du Gouverneur général Raphaël Antonetti (1924-1934.).

84. C'est la plus grande forêt tropicale humide comprenant des montagnes et des zones marécageuses. Il est situé à la fois dans les départements du Niari et du Kouilou, au sud de Brazzaville en République du Congo.

85. Archives Nationales du Congo à Brazzaville, Carton ST20, Affaires économique, dossier CFCO, p.27.

86. *Idem*

travaux de recherche ou de réflexion, un certain nombre de faiblesses heuristiques, conceptuelles qui ne manquent pas de susciter les problèmes épistémologiques et de méthodologie. Dès lors, l'intérêt de cette étude se justifie par la problématique suivante : de quelle manière le CFCO a-t-il façonné l'urbanisation et l'organisation spatiale du sud-Congolais ? Nous affirmons qu'en favorisant les migrations des populations, à des degrés divers, la croissance démographique dans des nouvelles agglomérations, jadis postes coloniaux avant 1920, le CFCO a servi d'armature au processus de l'urbanisation au sud-Congo, de Brazzaville à Pointe-Noire. Telle est l'hypothèse de travail soutenue dans cette étude.

Au plan méthodologique, cette contribution procède d'une démarche classique de l'historien qui s'appuie sur un corpus des sources écrites primaires, les travaux récents (archives et ouvrages scientifiques), les sources orales recueillies au cours des missions d'enquêtes de terrain menées auprès d'individus qui ont vécu la période coloniale à Brazzaville, Nkayi, Dolisie et Pointe-Noire. L'iconographie est la dernière catégorie de source utilisée pour illustrer et fixer dans le contexte colonial certaines réalités, utiles à la connaissance historique de la construction du CFCO. L'exploitation de toutes ces sources précitées a exigé de nous une extrême prudence. C'est de l'utilisation de manière croisée qu'une synthèse de l'ensemble des informations collectées a permis d'obtenir les matériaux bruts, utiles à la rédaction de cette étude.

S'appuyant sur une démarche historique, cette étude s'articule autour de trois points qui meublent notre plan de rédaction. Le premier point de cette réflexion est consacré à la construction du CFCO au Moyen-Congo (Brazzaville et Pointe-Noire). Le processus d'urbanisation du sud-Congo, est examiné au deuxième point. Enfin, le dernier point porte sur les mutations socioéconomiques au sud-Congo.

Ces trois parties, complémentaires, favorisent une bonne compréhension de l'anatomie de l'histoire de la construction du CFCO et du processus d'urbanisation du sud-Congo.

1. De la construction du Chemin de Fer Congo Océan (CFCO)

La colonie doit se suffire à elle-même : la mise en valeur devient un objectif primordial. Mais pour y arriver une solide infrastructure est nécessaire et imminente. Au sortir de son deuxième voyage (1879-1882), l'explorateur français P. S. de Brazza est convaincu que le débouché du Pool passe par la vallée du Niari. C'est pourquoi, de retour en 1883, il confie la reconnaissance du synclinal à son compagnon Mizon qui, convaincu, lui aussi, du non-sens économique que représente l'approvisionnement du Congo par la voie de l'Ogooué. La construction d'une voie ferrée, entre Brazzaville et Pointe-Noire, était devenue à la fois une urgence et une nécessité. Un des buts de Brazza sera donc désormais d'organiser la vallée du Kouilou-Niari. Aussi, les années 1910-1945 couvrent la période minière du Congo, non pas seulement à cause du volume de minerai extrait : 90 000 tonnes au total, d'après M. Soret, (1978, p. 161), mais aussi, du rôle joué par les espoirs miniers dans le développement du pays : autant que la nécessité de débrider l'intérieur de l'Afrique Équatoriale Française, ceux-ci pèseront lourd sur la décision de construire le CFCO (M. Soret, 1978, p.160). C'est donc, dans l'optique de désenclaver Brazzaville qui se situe à au-moins 500 kilomètres de l'océan atlantique où fut également construit un port maritime.

On sait que la décision de construire cette infrastructure ne répond pas seulement à un seul objectif économique, c'est-à-dire permettre la facilitation d'exporter le bois, le manganèse, le cuivre et autres polymétaux vers la métropole. Mais, l'objectif est également politique. Car, l'administration coloniale française vise la consolidation de la présence française face à la concurrence accrue des voies d'accès coloniales. Enfin, il est aussi militaire, dans la mesure où, cette voie permettait le déplacement rapide des troupes et de matériels en cas de conflit comme celui que

le monde connut de 1914 à 1918.[87] Cependant, pour aboutir au choix du tracé de voie où elle passe aujourd'hui, il a fallu une longue période d'études.

1.1 Les études de terrain

Dès 1886, selon C. Coquery-Vidrovitch (1969, p.85), Pierre Savorgnan de Brazza préconisa la construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Congo et l'océan atlantique, pour contourner les difficultés rencontrées sur la navigation du fleuve en aval de Brazzaville dans l'acheminement vers l'océan. Du coude fermé par le Niari à son affluent le Ndouo, de sorte que la véritable voie de communication entre Mfoa et le port de Loango (Océan atlantique) se dirige presque droit à l'ouest, sans présenter d'autres obstacles à la construction d'une ligne ferrée que le passage du col entre la vallée du Djoué qui, débouche sur Brazzaville, et celle du Niari, généralement plate et facile, qui débouche sur l'océan atlantique. Avec le concours d'Albert Dolisie et de Léon Jacob, ils présentèrent différents tracés de traversée de la région Kouilou-Niari, dont l'épineux Mayombe, par route et chemin, avant de s'orienter vers un projet mixte fleuve-voie ferrée, moins coûteux, mais ce dernier sera abandonné. Il a fallu ensuite attendre près de quarante ans pour que finalement, la construction de la voie ferrée se concrétise. Mais, l'argument décisif sur le tracé de Brazzaville-Loango semble avoir été celui des mines. Cette idée sera matérialisée lorsque J. M. Bel, ingénieur des mines en mission, préconisa un tracé pour desservir à la fois les mines, la colonie jusqu'à Brazzaville. Une déclaration publique du Gouverneur général Martial Merlin en a fait allusion en ces termes :

> Le chemin de fer Bas-Congo traverse un pays isolé où la population est rare, où il n'y a pas de trafic important. La ligne Brazzaville-Loango, au contraire rencontrerait d'abord un pays d'exploitation forestière, le Mayombe, ensuite des gisements

87. La position géographique du Congo devrait permettre l'évacuation des matières premières des territoires de l'Afrique Equatoriale française pour drainer vers la France les richesses d'un territoire de 2,5 millions de kilomètres carrés : coton du Tchad et de l'Oubangui Chari, bois du Gabon, oléagineux, cuivre, zinc et plomb du Congo la liste est loin d'être exhaustive. Ce qui lui vaut par la suite, l'étiquette d'épine dorsale de l'économie congolaise et d'instrument privilégié de l'économie sous régionale en sa qualité de pays de transit international pour la desserte des Etats de l'Afrique centrale.

> cuprifères qui, de Mindoulià Boko-Songho, forment un massif minier de 100 km de longitude (G. Sautter, 1967, p.230).

Ainsi, cette route permet de relier non seulement Brazzaville à Pointe-Noire, mais aussi les autres territoires de l'AÉF avec l'océan atlantique. En effet, plusieurs études ont été menées sur le choix du tracé pour la réalisation de ce gigantesque ouvrage d'une importance économique majeure. Celles de Léon Jacob et de Le Chatelier passeront inaperçues sous le déferlement des projets septentrionaux, tous patronnés par le SHO (le concessionnaire libre du bassin de l'Ogooué. En outre, l'avènement du CFML[88], réduit l'urgence de ce vieux projet. Dans la même optique que le Gouverneur général M. Merlin, le Gouverneur général R. Antonetti donna les mêmes raisons, en justifiant le bien fondé de l'achèvement du Chemin de Fer Congo-Océan. C'est alors qu'il affirme *:* « À quoi, demandera-t-il, répond la construction de ce chemin de fer ? Réponse : à la nécessité d'ouvrir une issue sur la mer à l'AÉF et à l'énorme bassin fluvial du Congo ». (G. Sautter 1967, p.232).

Les débats n'en finissent quasiment pas. Les missions Bel, Mornet et les autres attirent sans cesse, l'attention sur les richesses minières que regorgent le sous-sol congolais, et la loi du 12 juillet 1909, sans écarter totalement la possibilité d'un chemin de fer gabonais, laissait cependant transparaître la préférence de la France pour la voie méridionale. Comme souligné plus haut, ces discussions allèrent dans tous les sens, car elles portaient aussi sur le choix du port qui constituerait le terminal maritime du chemin de fer. Il fallait donc choisir la localité qui devrait abriter le port entre Loango, Pointe-Noire, Boma, Cabinda et Kounde (M. Soret 1978, p.160). Après plusieurs discussions, le 20 décembre 1920, a lieu la signature du décret autorisant le début des travaux sur 20 km à partir de Brazzaville par le Gouverneur général Victor Augagneur.[89] Finalement, Pointe-Noire est choisie comme terminal maritime du CFCO, les premiers travaux sur 40 km ont lieu le 1 janvier 1923. Après quatre (04) décennies de discussions, le Gouverneur général Victor Augagneur décide finalement

88. C'est l'acronyme du Chemin de fer Matadi Léopoldville.
89. Jean-Victor Augagneur (1855-1931), nommé en 1919, Gouverneur général de l'AÉF. Il signa dans ce cadre, le 11 mai 1922, le décret portant création de la ville de Pointe-Noire.

d'adopter le projet étudié par la Société de Construction des Batignolles (SCB), reliant Pointe-Noire à Brazzaville.[90] C'est dans ce contexte que le ministre des colonies Édouard Daladier, notifie son approbation le 2 juillet 1921 (M. Soret, 1978, p. 162). Ce tracé final long de 512 kilomètres, ne suit pas la route. Il traverse les zones particulièrement accidentées, notamment les monts du Mayombe, où les ingénieurs ont dû peiner en perçant les tunnels et tranchées dans les sols instables et souvent marécageux.

1.2 Les sources de financement

En 1909, une loi votée en France métropolitaine autorisa d'abord un emprunt de 21millions de francs, servant à financer l'avant projet de la voie ferrée en même temps que l'étude de la côte en vue de l'établissement d'un port maritime. Toutefois, les études menées postérieurement par la SCB ont pu faire l'objet d'une convention à une nouvelle loi votée en juillet 1914. Cette loi autorisant à l'AÉF d'emprunter 171 millions de francs. Cependant, la même année, éclata la Première Guerre mondiale, les choses se compliquent alors. Les projets que l'on croyait définitifs élaborés par A. Dolisie et L. Jacob sont à nouveau remis en question.

Comme souligné plus haut, l'exécution de ces travaux connaîtront un grand retard jusqu'à ce que, finalement, le 6 février 1921, le premier coup de pioche est donné et notifié le 2 juillet 1921. Mais encore, les crédits alloués pour la réalisation de ce projet tardent à être débloqués, car la France sortait à peine de la Première Guerre mondiale qui la ruinée économiquement. C'est finalement l'année suivante que les travaux commencèrent à Pointe-Noire, et un troisième chantier démarra à partir de Mindouli en 1925. (G. Sautter, *op. cit*. p.233).

Avec l'arrivée du Gouverneur général R. Antonetti, il va relever les grands défis en prenant à bras le corps, tous les problèmes qui retardaient l'évolution de ces

90. Il s'agit du tracé effectivement réalisé à cette différence près du point kilométrique 50 au PK 190. Le chemin de fer contourne la forêt du Mayombe par le Nord. Dès 1922, on se rend compte que le percement d'un tunnel sous le mont Bamba serait moins onéreux et on en vient au tracé actuel.

travaux. C'est l'une des raisons pour laquelle il a été surnommé *« l'homme de fer »* [91]. Ces travaux auraient coûté 930 000 de francs (M. Soret, *op. cit.* p. 167). Au-delà des difficultés liées au financement, surviennent aussi les problèmes politiques. Ces problèmes tout aussi graves, sont en outre, des plus insidieux : opposition des Belges qui voient avec inquiétude leur échapper le trafic de Loango, mais aussi, à l'intérieur même de l'AÉF, des protestations s'élèvent à vives voix :

> Les planteurs qui trouvaient difficilement de la main-d'œuvre, qui auraient voulu que la voie desserve leur concession, qui avaient souhaité qu'elle ne desserve pas le concurrent... la polémique avait pris une atrocité qu'on n'hésitait pas à appeler à la rescousse les journaux étrangers (M. Soret, *op. cit*. p.191).

La presse de l'époque coloniale, puis le percement, s'en mêlent et l'on parle à profusion d'un cadavre d'indigène par traverse, d'européen par kilomètre. La polémique aurait perduré jusqu'au 29 mai 1934, le CFCO soit terminé et officiellement inauguré le 10 juillet 1934.

1.3 Le problème de la main-d'œuvre

La réalisation de ce vaste projet était l'un des plus grands défis économiques de l'époque coloniale. Le géographe français G. Sautter (*op. cit*. p. 244) en a fait allusion en ces termes très saisissants :

> Les problèmes inhérents, 3 km de tunnels, 10 km d'aqueducs, 5 km de ponts et de viaducs. Car, la plus grande partie de ces travaux se situant dans les 70 km de la traversée du Mayombe. Le climat, lui éprouvera durement et sans grand remède possible, la main-d'œuvre que, pour le même Mayombe semi-désert, il faut venir de très loin. À résoudre aussi le problème du recrutement de la main-d'œuvre.

Il en découle de ce précède que toute l'Afrique Équatoriale Française fut mobilisée de fournir une main-œuvre abondante pour les travaux de la construction du chemin de fer Congo océan. Dans un premier temps, l'on va d'abord chercher dans

91. Aussitôt nommé, ce de dernier n'ira pas immédiatement à Brazzaville comme c'était la coutume, prendre contact avec son personnel, mais débarqua plutôt à Pointe-Noire, parcourut d'abord les travaux du chemin de fer Congo-Océan, voulant montrer son intérêt pour le chemin de fer.

le nord-Congo avant d'aller en RCA, Gabon et Tchad[92]. Les autorités coloniales imposaient aux chefs locaux des quotas annuels de travailleurs à leur fournir, sous peine de sanctions ou de réquisitions. Le premier contrat passé avec la SCB, en 1922, prévoyait l'achèvement des travaux sur 172 premiers kilomètres, à partir de Pointe-Noire, dans un délai de six ans et demi, sous peine de pénalités en cas de non-respect des délais prévus. En revanche, la colonie songeait à fournir jusqu'à 8 000 travailleurs. Cependant, la main-d'œuvre locale était insuffisante, c'est ainsi qu'apparaît l'urgence et l'impérieuse nécessité d'élargir le recrutement. Une description de cette réalité figure dans les écrits de G. Sautter (*op. cit.* p.249) en ces termes :

> C'est dans ce cadre que dès 1925, les autorités coloniales ordonnèrent la levée de 1 000 hommes en Oubangui-Chari et d'un nombre égal dans les circonscriptions du Moyen Logone (Moundou) et du Moyen-Chari (Fort-Archambault), qui dépendaient du Tchad. Par la suite, ces deux unités administratives se trouvèrent rattachées à l'Oubangui-Chari. Mais, le recrutement fut étendu à la partie restante du Tchad, car les populations de l'Oubangui-Chari auraient difficilement admis que leurs voisins du Nord fussent soustraits au recrutement. On alla chercher les hommes jusque dans le Batha et l'Ouaddaï. Seules les communautés du Tchad septentrional échappèrent aux prélèvements. Le Nord du Moyen-Congo dut également participer au recrutement élargi. Ces premiers contingents arrivèrent à pied d'œuvre avant la fin de 1925. Seul des quatre territoires le Gabon fut exempté de toute fourniture de travailleurs, afin de ne pas accroître les difficultés du problème de la main-d'œuvre dans cette colonie côtière sollicitée par les exploitants forestiers et les employeurs.

Quant à la colonie du Gabon, on ne doit pas croire qu'elle a été épargnée à la construction du CFCO. Une fraction des gabonais de la circonscription du Haut-Ogooué sera détachée pour faire désormais partie intégrante du Moyen-Congo. Cette circonscription cessa à partir de 1926 de bénéficier de cette exemption.

Au demeurant, le Gouverneur général R. Antonneti croyait trouver une main-d'œuvre abondante le long de la voie. Mais très vite, il déchanta, les Congolais ne voulurent point travailler sous ce climat hostile de la zone du Mayombe. C'est dans ce contexte qu'il procéda au recrutement des ressortissants des territoires voisins. De

92. Archives du travail, dossier Chemin de fer Congo-Océan, un effroyable consommateurde vies humaines, p.55.

ces étrangers, on note le plus grand contingent venu de l'Oubangui chari (6 000 Oubanguiens). Ces Oubanguiens furent appelés les Saras[93] d'où la dénomination d'une gare en leur mémoire. Ceux-ci ont été confrontés à plusieurs difficultés. La première est liée au long et pénible voyage de plus de 1 500 km pour arriver à leur destination. D'abord, il fallait marcher à pied pour atteindre Bangui, ensuite parcourir l'Oubangui, le fleuve Congo jusqu'à Brazzaville avant la destination finale qu'est le Mayombe. Ce périple fut extrêmement tragique et dura des mois, car nombreux tombaient malades et mourraient en chemin[94]. D'autres prenaient la clé des champs[95]. Très souvent, en terres inconnues, il se retrouvait alors devant un dilemme : rentrer chez lui, ou s'installer définitivement dans ce qui sera désormais son village. Enfin, une fois sur le chantier, les travaux furent ardus, car des pioches, des délais évacués à dos d'homme jusqu'à de pesants wagonnets. Dans les camps où les ouvriers s'entassent sans encadrement sanitaire, des milliers de morts sont dénombrés par épuisement de diverses maladies comme l'illustrent les images ci-dessous :

Image n°1 : Les ouvriers, sous-alimentatés, sur le chantier du CFCO dans le Mayombe

Source : Archives nationales du monde du travail, dossiers, Chemin de Fer Congo-Océan : « effroyable consommateur de vies humaines », consultées le 2 août 2025.

93. Ce sont les peuples arrachés en Oubangui-Chari et au Tchad et furent génétiquement appelés les Saras : Sarh est un groupe ethnique à cheval entre la Centrafrique et le Tchad.
94. Yves Ibouanga, enquête orale n°4 du 28juillet 2024 à Nkayi.
95. Samba Patrick, enquête orale n°3 du 5 août 2025 à Brazzaville.

Le constat que l'on peut faire sur ces deux images est que les ouvriers, totalement décharnus, travaillant sans équipement adéquat et donc exposés aux accidents et surtout au climat humide de la forêt du Mayombe. C'est l'une des raisons qui pousse de nombreux congolais à dire que le CFCO est souvent qualifié de chemin de la mort, un effroyable consommateur de vies humaines[96]. Ce projet colossal avait malheureusement causé la perte de nombreuses vies humaines. Face à toutes ces différentes difficultés de recrutement de main-d'œuvre, l'administration coloniale française chercha d'autres réservoirs ou sources de main-d'œuvre. C'est finalement en Chine que se sont tournés les autorités coloniales. L'introduction des travailleurs chinois sur le chantier du Congo-Océan représente souvent un épisode méconnu de l'histoire coloniale. C'est un pan de l'histoire très important, qui ne mérite pas moins d'attention. Cela permet également de comprendre pourquoi les relations sino-congolaises sont très actives, et cela justifie en même temps, la présence importante d'entrepreneurs chinois au Congo[97]. Cette construction avait mobilisé environ 127 250 hommes et aurait par contre, causé la mort de 18 000 à 23 000 morts sur le chantier[98]. De nombreux témoignages vont corroborer les diverses sources qui évoquent les mauvaises conditions de travail et surtout les décès enregistrés pendant la construction du CFCO ; ceux d'Antoine Madounou ne méritent pas moins d'attention :

> Le CFCO aurait fait entre 15 000 et 30 000 morts. Les décès sont imputés aux maladies tropicales ou aux conditions de travail précaires imposées par l'administration française colonisatrice. Car ce projet réalisé entre 1921 et 1934, est né du travail forcé d'ouvriers africains[99].

Dans la foulée, l'écrivain français A. Gide (1927, p.66) n'a pas manqué de dénoncer cette pratique inhumaine : « Désormais, une immense plainte m'habite ; je sais des choses dont je ne puis prendre mon parti. Quel démon m'a poussé en

96. Ange Malonga, enquête orale n°2, du 3 juillet 2025 à Brazzaville.
97. Daniel Vincent Niamalo, enquête orale n°1, du 5 janvier 2025 à Brazzaville.
98. Archives nationales du travail mondial, Dossiers : « chemin de fer Congo-Océan un effroyable consommateur de vies humaines ».
99. *Idem*

Afrique ? Qu'allais-je donc chercher dans ce pays ? J'étais tranquille. À présent, je sais : je dois parler ».

Dans la même optique, le journaliste A. Londres (1929, p. 47), alerta l'opinion internationale sur le massacre au Congo. Dans un reportage brillant, où il faisait alterner la rigolo (...) avec macabre Londres présentait les recrues comme les candidats fantômes.

À la vérité, la construction du chemin de fer Congo-Océan illustre de manière frappante les méthodes et les conséquences humaines au sein des territoires de l'AÉF. Elle met en lumière l'exploitation de la main-d'œuvre locale et étrangère, les déplacements importants et parfois forcés de population, ainsi que les conditions de travail souvent inhumaines qui caractérisent les projets d'une telle importance. De toute évidence, l'aboutissement d'un chantier titanesque comme celui du CFCO aurait vraisemblablement coûté entre 20 000 et 30 000 de vies humaines. Ce bilan humain, hautement lamentable, reste l'un des aspects les plus marquants et tragiques du CFCO sur treize années qu'ont duré ses travaux de construction, source de l'urbanisation du sud-Congo.

2. De l'urbanisation du sud-Congo

Toutes les villes congolaises, situées au sud de Brazzaville, ont hérité des plans d'urbanisme de la période coloniale. De la création à l'expansion très rapide des ville-gares, entraîné par une croissance démographique, résultant des migrations des populations, se pose un sérieux problème d'aménagement urbain.

Au cours de la construction du CFCO quelques centres urbains prenaient forme autour des gares ferroviaires. De Pointe-Noire à Brazzaville, on dénombre 46 gares[100] qui, dans leur grande majorité, sont nées des pôles urbains d'une importance

100. De Pointe-Noire à Brazzaville on dénombre les gares suivant: Pointe-Noire, Ngondji, Nkombo, Hinda, Makola, Mboukou, Tchitondi, Yanga, Bilala, Bilinga, Mfoumbou, Les Saras, Malemba, Pounga, Mvouti, Les bandas, Dolisie, Tao-Tao, Moubotsi, Mont belo, Loudima, Moutela, Nkayi, Bodissa, Madingou, Kimpambou Kayes, Bouansa, Loutété, Kimbedi, Loulombo, Kinkembo, Kingoyi, Mindouli Missafou, Massembo-Loubaki, Loualou, Matoumbou, Madzia, Ngabouloumou, Kibouende, Mayongongo, Kibossi, Goma tsé-tsé,kielletenard, Mfoulou et Brazzaville.

plus ou moins considérable. De toutes ces villes, trois d'entre elles, se sont démarquées des autres et ont connu une expansion très significative faisant partie des six villes de la République du Congo capitale Brazzaville. Il s'agit notamment de Pointe-Noire, Dolisie et Nkayi.

2.1 La ville-gare de Pointe-Noire

Jadis, simple poste des pêcheurs et une escale secondaire des esclaves sur la l'océan atlantique au temps fort de la traite négrière, Pointe-Noire s'est peu à peu transformée en un port maritime majeur grâce à la construction progressive d'importantes infrastructures économiques et administratives. La construction du port maritime de Pointe-Noire, comme installation portuaire capable d'accueillir de grands navires, faisaient de cette ville le principal débouché maritime dans les colonies françaises de l'Afrique Équatoriale Française. Avec l'achèvement des travaux du Chemin de Fer Congo Océan, Pointe-Noire bénéficiant d'une gare terminale, va stimuler et accroître le commerce colonial en suscitant l'intérêt et l'implantation des compagnies de transport maritime et de logistique d'origine européenne. Il est utile de noter que la gare ferroviaire, noyau urbain de la ville de Pointe-Noire, est la plus grande de toutes les gares que traverse le Chemin de Fer Congo Océan.

Image n°3 : la gare de Pointe-Noire, point terminal du CFCO

Source : https // wikipédia.fr.org, consulté le 20 juillet 2025.

2.2 La ville-gare de Dolisie

Dolisie, quant à elle, fondée en 1934, n'était à l'origine qu'un camp de chantier ferroviaire. Cependant, sa position stratégique à la jonction de plusieurs lignes

secondaires vers Mbinda et Mayoko, fait de cette ville un pôle important dans la vallée du Niari. Bénéficiant de cette position géostratégique, la gare de triage est installée à Dolisie qui devient rapidement un centre commercial et administratif, doté d'ateliers de maintenance ferroviaire[101]. Ainsi, les sociétés forestières s'y implantent faisant appel à une forte main-d'œuvre[102]. C'est dans ce contexte que cette ville va se développer et connaître son essor jusqu'à devenir la troisième ville de la République du Congo. Il sied de rappeler que cette ville dont la création est attribuée à Albert Dolisie, ingénieur dans les travaux de la construction du CFCO, a commencé autour de la gare ferroviaire, l'une des plus importantes du CFCO comme l'illustre l'image ci-dessous :

Image n°4 : la gare ferroviaire de Dolisie, gare de triage.

Source : https // wikipédia.fr.org, consulté le 20 juillet 2025.

2.3 La ville-gare de Nkayi

Située dans la vallée du Niari, la ville de Nkayi a pris essence autour de la gare ferroviaire. Au demeurant des travaux de construction de cette gare, Dominique Ottino, un ingénieur agronome d'origine française, après avoir acheté plusieurs hectares de terre en 1929, installe une féculerie de manioc en 1933. On assista à la naissance de la Société Industrielle et Agricole du Niari (SIAN). C'est aussi la naissance de l'une des villes, les importantes dans la vallée du Niari, dénommée Nkayi. En 1957, cette ville bénéficie de son premier plan directeur d'urbanisme. C'est alors que des chercheurs comme P. Moundza (2013, p. 112) évoque le début de la

101. Richard Mabiala, enquête orale n° 4 du 29 juillet 2024 à Dolisie
102. Patrick Samba, enquête orale n° 3 du 5 août 2025 à Pointe-Noire.

ville de Nkayi, devenue la ville la plus importante du département de la Bouenza, au sud-Brazzaville, car elle a supplanté le chef-lieu du département, notamment Madingou[103].

Image n°5: la gare ferroviaire de Nkayi, (ex Jacob)

Source : https // wikipédia.fr.org, consulté le 20 juillet 2025.

En définitive, les gares sont des lieux de rassemblement et d'évacuation des marchandises. Par ailleurs, l'ouverture de la ligne ferroviaire avec la création des gares, naissent des villes. Dans la partie méridionale du Congo, nous pouvons énumérer quelques petites villes dites secondaires, nées grâce à l'ouverture des gares ferroviaires, soit près des postes administratifs, soit près des anciens villages. Sur 46 gares que dessert le CFCO, dix (10) se trouvent dans le département de la Bouenza. Ce sont les gares de Loutété, de Bouansa, de Kimpambou Kayes, de Madingou, de Bodissa, de Jacob, de Moutela, de Loudima, de Mont Belo et celle de Favre (actuel Moubotsi). Autour de ces gares, se sont développées, en grande majorité, certaines infrastructures donnant à ces localités l'image des centres urbains. « C'est ce qui justifie d'ailleurs la double appellation de certaines petites villes comme Mvouti-gare, Mvout poste ; Madingou-gare, Madingou-poste ; Loudima-gare, Loudima-poste, Massembo-gare, Massembo-loubaki. »[104]

103. Yves Ilouanga, enquête orale n°4, du 28 juillet 2024 à Nkayi.

104. Ces villes sont des dons du chemin de fer Congo-Océan. Cette double appellation illustre parfaitement les origines de leur création consécutive au passage d'un corridor ferroviaire à ces niveaux là. Car, au départ, ces localités n'étaient que de petits villages d'importance négligeable.

La voie ferrée a donc provoqué un engouement des populations autour des gares ferroviaires, donnant naissance à certaines villes. Un recensement datant de 1934 donnent les chiffres suivants : 237 habitants pour les 5 villages de la terre Mvouti, et 1036 pour ceux de la terre Chimpanzé. (…). En 1956, si le chiffre de la population dite flottante ou non originaire n'est pas connu, on sait que Mvouti compte 101 Yombés, Massanvou, Nioungui et Nzombo 290 à eux trois. C'est aussi le cas de certaines gares du Pool comme le rapporte R. Kinouani (2014, p. 106) :

> Lors de l'inauguration du chemin de fer Congo-océan (CFCO), l'administration envisagea de transférer le poste à Matoumbou, gare la plus proche. En constatant ce que sont devenues les gares de Hamon et Baratier, longtemps plus peuplées que Kinkala et sièges d'importants marchés, on peut imaginer l'essor qu'aurait connu un tel poste situé sur la voie ferrée.

Il est possible de croire que la zone d'influence pour le milieu rural, ces villages de gares et de postes doivent leur essor démographique et économique à la forte immigration provoquée par la mise en service du chemin de fer, consécutif à la fin des travaux de construction. Il est sans nul doute que la croissance des petites villes, situées au sud de Brazzaville en fonction du chemin de fer et des activités modernes, avait considérablement renforcé un processus d'urbanisation que connaît le pays. En effet, les pôles urbains que nous appelons ville-gares attirent une main-d'œuvre provenant de tous les horizons. Cette migration a un impact certain et très immédiat sur la structure sociale. Elle occasionne la formation des quartiers des ouvriers[105] autour des gares. On note aussi une diversité culturelle et linguistique dans ces espaces de cohabitation avec les nouveaux arrivants surtout ceux venus des autres territoires de l'Afrique Équatoriale Française. Enfin, le dernier élément porte sur une modification des structures familiales avec l'émergence d'un travail rémunéré ou salarié d'un côté et une population urbanisée de l'autre côté. Il en découle de profondes mutations économiques.

105. Il convient de noter que ces quartiers périphériques se développent de façon spontanée et informelle. C'est en fait, les espaces anarchiquement occupés et manquent terriblement l'essentiel d'équipements publics. Les quartiers construits dans les années 1930-1950, se densifient parfois sans réhabilitation des infrastructures initiales.

3. Les mutations économiques

La mise en service du chemin de fer Congo-Océan a profondément restructuré les circuits commerciaux du sud-Congo. Les flux de marchandises et les différents produits agricoles, forestiers et miniers sont désormais acheminés rapidement vers la ville océane. En revanche, les produits d'importation font l'inverse du chemin, pénétrant facilement et rapidement l'arrière pays. Dans cet élan, les gares constituèrent des circuits commerciaux d'un dynamisme sans précédent. Elles deviennent alors, des lieux d'échanges par excellence et des centres majeurs de redistribution régionaux.

Au sortir de l'indépendance du Congo en 1960, le CFCO[106] a continué à incarner son rôle central dans l'économie congolaise. Beaucoup d'entreprises privées ou publiques auraient profité de ce corridor pour en faire un axe privilégié des investissements[107]. Ces investissements publics et privés vont renforcer la position de Pointe-Noire comme pôle industriel grâce à l'essor de l'exploitation pétrolière au début des années 1970[108], matérialisé par la construction des raffineries et des zones industrielles à proximité du PAPN[109]. Dans cette perspective, la ville de Dolisie développe un secteur artisanal en milieu urbain et devient un pôle de transit, pour les produits venant du Niari et de la partie septentrionale du Congo. La SIAN, Saris-Congo[110] aujourd'hui, installée à Nkayi, se consolide car la production du sucre est expédiée par le chemin de fer vers les deux grandes villes du pays : Brazzaville et Pointe-Noire.

106. Nonobstant les pannes et les interruptions ont été connues, provoquées par des effondrements de ponts, glissements de terrain dans le Mayombe et bien d'autres incidents techniques. Le manque d'entretien est souvent mentionné à cause de l'insuffisance chronique de financement pour la maintenance des rails, du matériel roulant et même des gares comme nous pouvons lire sur ces gares de Loulombo et de Mindouli dans le département du Pool. Bref, beaucoup de gares se retrouvent aujourd'hui dans cet état de délabrement très avancé et d'abandon total.
107. Ange Malonga, enquête orale n°2, du 3 juillet 2025 à Brazzaville
108. Daniel Vincent Niamalo, enquête orale n°1, du 5 janvier 2025 à Brazzaville
109. PAPN signifie Port Autonome de Pointe-Noire. C'est un port en eau profonde.
110. Saris-Congo: société agricole de raffinage industriel du sucre du Congo.

Cependant, depuis plusieurs années déjà, le CFCO fait face à une concurrence routière depuis la mise en service de nombreuses voies interdépartementales et surtout avec la construction et la mise en service de la route nationale n°1. En effet, le transport par camion est non seulement plus rapide mais aussi flexible et détourne une partie du trafic entre Brazzaville et Pointe-Noire. Cette fragilité exerce une influence directe sur le trafic ferroviaire, car elle réduit systématiquement l'importance des flux et aussi, compromet la régularité des exportations faisant ainsi obstacles aux entreprises minières et agroalimentaires pour leur alimentation.

Conclusion

Le chemin de fer Congo-Océan est un ouvrage extrêmement vaste réalisé par l'administration coloniale dans le but d'évacuer les richesses du sol et du sous-sol du Moyen-Congo et des autres colonies de l'AÉF vers la métropole à partir du port maritime de Pointe-Noire. Son inauguration avait suscité une immigration importante, en partie issue de la fixation des travailleurs ou d'employés du chemin de fer et d'immigrants déplacés autoritairement par le Gouverneur Antonetti, depuis le nord de la plaine vers le chemin de fer. Après son inauguration en 1934 et exploité jusqu'après les indépendances de 1960, épine dorsale du transport au Congo, le CFCO s'est transformé en une infrastructure régionale de transport, tout en favorisant la création de nombreuses villes comme Pointe-Noire, Dolisie et Nkayi. Elle a favorisé aussi la dynamisation des échanges commerciaux et l'intégration des zones agricoles et minières dans un circuit d'exploitation coloniale. L'impact du CFCO reste sensible dans la structuration urbaine, mais aussi à travers des inégalités spatiales et socio-économiques. Les investissements concentrés autour des gares, ont créé des villes dynamiques alors que d'autres espaces sont devenus de véritables poches de sous-développement. Le CFCO est apparu aussi comme un outil stratégique, mais aussi porteur de vulnérabilités économiques pour la République du Congo, en raison de la vétusté du matériel, d'insuffisance de la maintenance et la concurrence accrue des circuits de transports fluviaux et routiers.

Sources et références bibliographiques

1- Sources orales

N°	Noms et prénoms	Statut	Âges	Dates	Lieu de l'entretien
01	Niamalo Daniel Vincent.	Ancien sous-préfet	78 ans	5 janvier 2025	Brazzaville
02	Malonga Ange	Enseignant	52 ans	3 juillet 2025	Brazzaville
03	Samba Patrick	Enseignant	36 ans	5 août 2025	Pointe-Noire
04	Ilouanga Yves	Agent E²C	50 ans	28 juillet 2024	Nkayi
05	Mabiala Richard	Agent CFCO	66 ans	29 juillet 2024	Dolisie

2- Sources imprimées

-Archives Nationales du Congo à Brazzaville, Carton ST20, Affaires économique, dossier CFCO

-Archives nationales du monde du travail, *Dossiers : chemin de fer Congo-Océan : « effroyable consommateur de vies humaines »*

3- Références bibliographiques

COQUERY-VIDROVITCH Catherine (1969), *Brazza et la prise de possession du Congo. La Mission de l'ouest Africain, (1883-1885)*, Paris, Mouton, et Cie.

GIDE André, 1927, *Voyage au Congo*, Paris Gallimard

KINOUANI Rodrique (2014), L*es petites villes du Congo méridionale, leur typologie, leur rôle dans l'organisation de l'espace et le développement régional*. Thèse de Doctorat unique de Géographie, FLSH, Université Marien Ngouabi.

LONDRES Albert (1929), *Terre d'ébène*, Paris, Albin Michel

LOUMOUAMOU Daniel (1984), *L'influence du CFCO sur la région traversée entre Brazzaville et Matoumbou en République Populaire du Congo,* Université de Bordeaux III

MABOUNOU Antoine (1988), *Structures Sociopolitiques et économiques de la Bouenza (1896-1964*), Paris

MAMPASSI Arnaud Samaura (2016), *Les Sociétés sucrières tu Congo et Jacob : 1933-1991), Université Marien Ngouabi.*

MFOULI Camille (1972), *Le chemin de fer Congo-Océan, témoignages de la colonisation française au Congo Brazzaville : 1921-1938*, Université Lyon II

MOUANDA Alphonse (2009), « *Chemin de fer Congo-Océan et la naissance des villes du sud-Congo »*, Revue congolaise des sciences humaines, n°12, 2009.

MOUANDA-MOUANDA François (2015), *Histoire de Pointe-Noire, Brazzaville,* Paris, éditions Paris.

MOUNDZA Patrice (2013), *Chemin de fer Congo-Océan : facteur de structuration de l'espace dans le département de la Bouenza*, UMNG.

NDINGA MBO Abraham Constant (2010), « La gestion économique du Congo (1886-1960) », *Histoire générale du Congo des origines à nos jours*, Paris, L'Harmattan

NZABA Hilaire (2005), *« Travail forcé et résistances sur le chantier du chemin de fer Congo-Océan »*, Cahiers d'Études Africaines, vol. 45.

PAMBOU Grâce Tryphène (1966), *Histoire et valorisation du patrimoine ferroviaire du Congo Brazzaville de 1921 à nos jours*.

SAUTTER Gilles (1966), *De l'Atlantique au Fleuve Congo. Une géographie du sous peuplement*, Paris.

-(1967), « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934 », *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 7, n°26, pp 219-299.

SORET Marcel (1974), *CFCO : son importance économique et sociale,* Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université de Lyon.