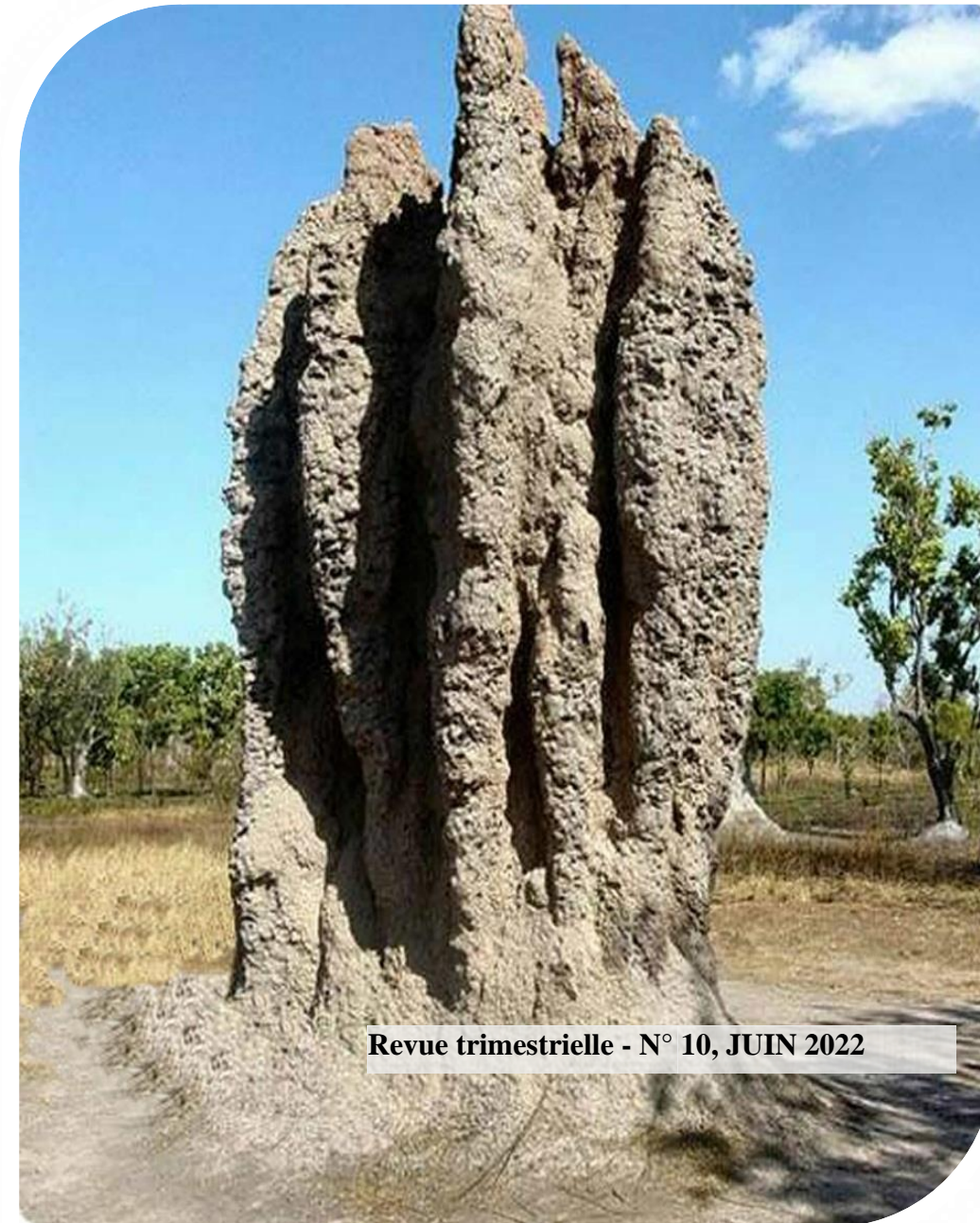


ISSN: 2617-4766

Đamá Nínau

REVUE INTERDISCIPLINAIRE
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 10, JUIN 2022

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 10 | Đamá Nínau | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

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

"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 aiguisé 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 Pierre MEDEHOUEGNON, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur Mamadou KANDJI, Université de Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Komla Messan NUBUKPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Amadou LY, Université de Cheikh Anta Diop (Sénégal), Professeur Kazaro TASSOU, Université de Lomé (Togo), Professeur Simon Agbeko AMEGBLEAME, Université de Lomé (Togo), Professeur Komlan Sélom GBANOU, Université de Calgary (Canada), Professeur Serge GLITHO, Université de Lomé (Togo), Professeur Nicoué GAYIBOR, Université de Lomé (Togo), Professeur Alain-Joseph SISSAO, Université de (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)

Comité de lecture

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé (Togo), Professeur Okri Pascal TOSSOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Dr Lèfara SILUE, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Dr Christian ADJASSOH, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire), Dr Bi Boli GOURE, Institut Polytechnique Félix Houphouët-Boigny de Yamoussoukro (Côte d'Ivoire), Dr Moussa PARE, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Dr Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé (Togo), Dr Paul SAMSIA, Université de Yaoundé I (Cameroun), Dr Anicette Ghislaine QUENUM, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Dr Gbati NAPO, Maître de Conférences, Université de Lomé (Togo), Dr Koffi TSIGBE, Maître de Conférences, Université de Lomé (Togo), Dr Anoumou AMEKUDJI, Université de Lomé (Togo), Dr Ahossi Nicolas BROU, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire).

Comité de rédaction

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Maître de Conférences, Lèfara SILUE, Maître de Conférences, Wonouvo GNAGNON, Assistant, DOUHADJI Kossi, doctorant, Université de Lomé.

Contact : revuedamaninao@gmail.com

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 ;
- 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.
- **Bibliographie** (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).

SOMMAIRE

SIMILITUDE ET DISSIMILITUDE DE LA MUSICALITE DES POEMES DE CHARLES NOKAN ET DE ZADI ZAOUROU -----	6
Philomène Adjoua KOUADIO, Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo (Côte d'Ivoire)	
CEUX QUI SORTENT DANS LA NUIT DE MUTT-LON : DU MYTHE DE LA SORCELLERIE A UNE ECRITURE DU SACRE -----	26
Amatsia K. MONBLE, Université de Lomé (TOGO)	
LA PONCTUATION COMME FRONTIERES DE LA LITTERATURE ET DES ARTS -----	46
Dr THIEMELE Aimé, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan Cocody, (Côte d'Ivoire)	
IMPACTS DE LA POSTPOSITION DU SUJET DANS LA COMMUNICATION DISCURSIVE DE <i>LES SOLEILS DES INDÉPENDANCES</i> D'AHMADOU KOUROUMA-----	59
Kei Joachim, Université Alassane Ouattara(Côte d'Ivoire)	
MARRIAGE AND WIDOWHOOD AS A DOUBLE YOKE TO AFRICAN WOMEN: AN APPROACH TO NESHANI ANDREAS' <i>THE PURPLE VIOLET OF OSHAANTU</i>-----	78
Panaewazibiou DADJA-TIOU/Université de Kara (Togo)	
Monfaye KOFFI/Université de Kara (Togo)	
Ablavi Mandirann AMEGNONKA/Université de Kara (Togo)	
UNCERTAINTY IN A MODERNIST WORLD: AN ANALYSIS OF SAMUEL BECKETT'S WAITING FOR GODOT -----	97
Mabandine DJAGRI TEMOUKALE, University of Kara (Togo)	
ASPECTS DESCRIPTIFS ET ARGUMENTATIFS DE L'ENONCIATION CHEZ le romancier FLORENT COUAO-ZOTTI -----	112
Léopold KOTOR, Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (BENIN)	
Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (BENIN)	
RITUALISATION DES ELECTIONS AU TOGO, QUELS EFFETS SUR L'ANCRAGE DEMOCRATIQUE ?-----	133
Komlavi A. LOLONYO, Université de Lomé (TOGO)	

COMMENT RELEVER LES DÉFIS DE LA RECHERCHE DANS LES UNIVERSITÉS AFRICAINES DE L'ESPACE CAMES ? CAS DE L'UNIVERSITÉ MARIEN NGOUABI EN RÉPUBLIQUE DU CONGO----	156
Michel Émile MANKESSI, Université Marien NGOUABI (Congo)	
LA FEMME CONGOLAISE ET LE CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN (1921-1991). -----	176
Martin Pariss VOUNOU, Université Marien Ngouabi (Congo)	
LA FIN DE L'ÉTAT ET LE BONHEUR DU CITOYEN CHEZ PLATON ET CHEZ SPINOZA -----	193
YÉO Caleb Siéna, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)	
MONDIALISATION ET "LIQUIDITÉ" DU MONDE : BAUMAN, LA SONNETTE D'ALARME DES TEMPS MODERNES -----	204
DOSSO Faloukou, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)	
LES INDICATEURS DE PERFORMANCE EN MATIERE DE RENFORCEMENT DE L'EMPLOYABILITÉ DES JEUNES PAR L'AGENCE NATIONALE DU VOLONTARIAT AU TOGO (ANVT). -----	223
AGO Afèïgnim Essodisso, Université de Lomé (Togo)	
LE FAILLIBILISME POPPERIEN ET LA CRITIQUE DE L'INDUCTION -----	241
Giscard Kevin Dessinga, Université Marien Ngouabi (Congo)	
LES ORIGINES DE LA PREMIERE REBELLION AU TCHAD : 1963 A 1966 -----	254
NOURENE Souleymane Nourene, Ecole Normale Supérieure de Ndjamena (Tchad)	
MAHAMAT Almahadi Ahmat, Université Adam Barka d'Abéché (Tchad)	
ENVIRONNEMENT CULTUREL ET PARTICIPATION DES ENFANTS DANS LES PROCESSUS DE DEVELOPPEMENT PILOTES PAR LES ORGANISATIONS DE LA SOCIETE CIVILE (OSC)-----	272
Essoh ALI, IRES-RDEC, Lomé (Togo).	
Gbati NAPO, Université de Lomé (Togo)	
ANTHROPOTECHNIE ET MUTATIONS DES PRATIQUES MEDICALES -----	292
KOUVON et Lafiakoi TANKRI, Université de Lomé (Togo)	

**IMPACT DE L'IMPLICATION DES PARENTS SUR LA RÉUSSITE
SCOLAIRE DES ÉLÈVES AU PRIMAIRE A BRAZZAVILLE----- 312**

**Chris Poppel LOUYINDOULA BANGANA YIYA, Université Marien Ngouabi
(Congo)**

**LES ALLIANCES À PLAISANTERIE : UNE THEATRALITE
THERAPEUTIQUE ----- 336**

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

**LA FEMME CONGOLAISE ET LE CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN
(1921-1991).**

Martin Pariss VOUNOU, Université Marien Ngouabi-Congo.

E-mail : parissvounou77@gmail.com

Résumé: La littérature sur le Chemin de Fer Congo-Océan rapporte et commente les moments de sa construction et les tragédies engendrées qui l'émaillèrent durant treize années de travaux et des milliers de morts qui en étaient victimes. Très peu d'écrits, cependant, sont consacrés aux relations de la femme congolaise avec cet ouvrage pendant et après sa réalisation. La présente étude se fixe pour objectif de montrer la participation active de la femme congolaise dans les dures épreuves qu'avaient exigées les travaux du Congo-Océan et les relations qu'elles eut avec ce chemin de fer une fois terminé et mis en service. Comment et dans quelles conditions la femme congolaise participa-t-elle aux travaux du chemin de fer Congo-Océan? Comment et dans quelles circonstances développa-t-elle des relations affectives et économiques avec cette infrastructure. L'étude s'appuie sur des données bibliographiques et Anthropologiques.

Mots clés: Femme congolaise, CFCO, ravitaillement, participation, rapports économiques, affectifs.

The Congolese Woman and the Congo-Ocean Railway from 1921-1991.

Abstract: The literature of the Congo-Ocean Railway reports and comments on the moments of its building and the tragedies that engendered it through thirteen years of work and thousands of deaths. Very few writings, however, are devoted to the relations of the Congolese woman with this work during and after its building. The objective of this study is to show the active participation of Congolese women in the hardships required by the work of the Congo-Ocean Railway and the relations they had with this railway once completed and put into service. How and under what conditions was the Congolese woman linked to the work of the Congo-Ocean Railway? How and under what circumstances did Congolese woman develop affective and economic relations with this infrastructure. The study relies on an analysis of bibliographic and anthropological data.

Key words: Congolese woman, CFCO, supplying, participation, economic relations, affective.

Introduction

Le Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) est une voie ferroviaire en République du Congo, longue de 512 kilomètres de Brazzaville à Pointe-Noire. Sa construction dura treize années (1921-1934), et a vu mobiliser la main d'œuvre de l'Afrique centrale, notamment des territoires du Tchad, d'Oubangui-Chari (Centrafrique) et du Moyen-Congo. Tous ces territoires formaient à l'époque une fédération appelée AEF, (Afrique Equatoriale Française). Les événements qui justifient les bornes chronologiques de cette étude sont: la date de 1921 est celle du début des travaux de la voie ferrée dans le territoire du Moyen-Congo; celle de 1991 est la dernière année de fonctionnement normal du trafic ferré. Après cette date, le CFCO entra dans une période d'instabilité suite aux différents troubles sociopolitiques que connut le Congo dans les années 1990. Ces troubles ne permirent plus à la femme d'exercer son commerce sur la voie ferrée comme avant. Le projet du Congo-Océan consistait donc même si son tracé fut fixé au Moyen-Congo de doter l'AEF d'une voie de communication majeure pour développer son économie moderne. Car disait l'un de ses grands promoteur, Pierre Savorgnan De Brazza: *«Il y'a là des richesses énormes qui attendent le chemin de fer destiné à les recueillir. J'en avertis le commerce et suis persuadé que l'investissement ne sera pas perdu»*.

Compte tenu des efforts communs de l'AEF, pour la réalisation du Congo-Océan, il peut paraître discriminatoire de ne parler que de la femme congolaise dans cette grande entreprise de l'époque. Mais loin de là; le choix de la femme congolaise pour la présente étude se justifie par deux faits: le ravitaillement des chantiers en manioc fut d'abord la dure peine de la femme congolaise; elle fut, en effet, en première ligne pour la fourniture des vivres d'autant plus que le tracé de la voie ferrée passait entièrement sur son territoire⁵². Le deuxième fait est que de toutes les femmes

⁵² Cette étude peut bien s'élargir sur tous les territoires de l'ancienne AEF. Les femmes du Tchad et de l'Oubangui-Chari endurèrent elles aussi des dures épreuves de ravitaillement des chantiers du Congo-Océan en apportant, malgré l'éloignement, les produits de leur labeur champêtre. Par exemple, «L'Oubangui-Chari des envois de beurre de karité de pois cajan et de mil pour ses hommes

de l'ancienne AEF, la femme congolaise paraît la seule à avoir eu un lien économique et affectif avec le Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO), au lendemain de sa mise en service. C'est ainsi que la présente étude s'attarde à montrer la place de la femme congolaise, dans son rôle traditionnel de nourricière des hommes qui s'étendit aux chantiers du Congo-Océan. La même femme tissa par la suite des relations particulières avec le Congo-Océan: relations économiques et affectives. Comment et dans quelles conditions la femme congolaise participa-t-elle aux travaux du Congo-Océan? Comment et dans quelles circonstances se lia-t-elle d'affection avec cette infrastructure? Pour répondre à ces questions, l'étude analyse les données bibliographiques et archivistiques sur la construction du chemin de fer Congo-Océan, elle exploite et analyse les faits anthropologiques des régions traversées par cette voie. Le plan de l'étude se décline sur deux points: Le premier est consacré au labeur de la femme congolaise pendant la construction du chemin de fer Congo-Océan de 1921 à 1934. Le deuxième explore ses rapports avec cette voie de communication au lendemain de sa mise en fonction effective de 1934 jusqu'en 1991.

1-La femme congolaise pendant la construction du Congo-Océan.

La femme congolaise ne faisait pas partie officiellement des ouvriers travaillant à la construction du Congo-Océan. Pourtant, sa contribution à cette œuvre ne fut pas moindre.

1-1-Femme congolaise, absente des comptes officiels de recrutement des travaux

La construction du rail entre le fleuve Congo (Pumbo-Lac) et l'Océan Atlantique dans le territoire du Moyen-Congo, exigea des ouvriers. S'appuyant sur les archives de l'époque G. Sautter, (1967, p. 256), écrit:

Nous disposons, pour faire les comptes du recrutement d'un tableau détaillé, établi à l'époque par les soins du Gouvernement

dont beaucoup refusaient le manioc et boudaient le riz» G. Sautter, (1967, p. 265). On sait comment la production et la conservation de ses produits était dévolue aux femmes de ce territoire.

général de l'AEF. Ce tableau donne, pour chaque année, le «nombre de travailleurs recrutés mis en route par les circonscriptions» à destination des deux divisions de la voie. Etabli avec soin, recoupé dans l'ensemble par les autres documents d'époque, il peut être utilisé avec une certaine sécurité.

Pendant sa construction, le tracé du Congo était réparti en deux zones: la Division côtière et la Division de Brazzaville. La Division côtière partait de Pointe-Noire jusqu'à Taotao. Celle de Brazzaville de Brazzaville jusqu'à Loudima. Il avait fallu recruter de la main d'œuvre. On engagea les colonies du Tchad, de l'Oubangui-Chari et du Moyen-Congo à fournir de la main d'œuvre. Les personnes recrutées au Moyen-Congo étant considérées comme de la main d'œuvre «locale». Les documents mentionnent selon G. Sautter (1967, p. 262-263), que:

127250 hommes au total ont été appelé à participer à la construction du Congo-Océan; 77375 sont partis pour les chantiers de la section côtière ; 49875 pour ceux du tronçon oriental [...]. Au total, 36% des recrues ont été levées dans le Pool;19,4% dans la «zone du chemin de fer»; 7,3% dans le nord du Moyen-Congo; 33% en Oubangui-Chari et 4,3% au Tchad. La proportion des hommes touchés par les recrutements s'est élevée à 34,6% pour l'ensemble du Moyen-Congo, 9,2% pour l'Oubangui-Chari et 1,3% pour le Tchad.

Ces chiffres montrent que plus de la moitié des recrues furent envoyées sur la Division côtière qui était pourtant la plus courte, 172 km sur un total de 512 km. Ce fait trouve son explication à cause de la montagne Mayombe. En effet, certes courte, la section côtière du Congo-Océan fut la plus difficile à construire à cause du Mayombe. Le Mayombe est un massif montagneux couvert de forêts denses. Il se dresse entre la plaine côtière du Congo et son intérieur. Il constitua effectivement la zone la plus dure; pour y faire traverser le rail; il fallut plus d'hommes et des plus vaillants. Pour mesurer l'ampleur du Mayombe, il faut comprendre que sur 78 kilomètres entre Bilinga et les Bandas pour le traverser, on y construit 17 ponts en béton armé, 29 viaducs et 12 tunnels. Par ailleurs, c'est dans ce massif qu'il eut plus de morts pendant la construction du Congo-Océan G. Sautter, (1967, p. 253).

D'après les chiffres, le Moyen-Congo, territoire abritant et le tracé et les travaux ferroviaires du Congo-Océan, fournit plus d'hommes, 34,6% de l'effectif de 127250. On imagine sans peine l'ambiance de terreur qui prévalait dans les villages situés sur le tracé et ses environs lorsque le recrutement devint forcé. Certains villages glissèrent beaucoup plus à l'intérieur, loin du tracé, pour échapper aux agents de recrutement commis par l'administration. C'est dans ces circonstances, par exemple, que fut abandonné le village de Boungoundou sur la lisière orientale du Mayombe. Sur le site de ce village, M. Blanchet, administrateur du chemin de fer fonda, en 1933, le poste de Loubomo rebaptisé Dolisie en 1934 (troisième ville du Congo).

Le nombre d'ouvriers, 127250, recensés dans les comptes de l'administration, ne tint pas compte des femmes. Il paraît donc que, officiellement, la femme ne fut pas engagée dans les travaux du Congo-Océan même si l'on signale leur présence sur certains chantiers conséquence de l'arrêté du 7 février 1925 qui crée une direction spéciale de la main d'œuvre indigène du chemin de fer. Cet arrêté eut pour but l'amélioration des conditions de travail surtout sur les chantiers de la division côtière. Cette décision allait faciliter la venue des femmes dans les chantiers, mais pas comme ouvrière au même titre que l'homme. On peut comprendre la situation de la femme en cette circonstance à travers ce texte de Louis Martel, (1925, p. 49-55) reprenant les termes de l'arrêté apparu dans *La Revue indigène*:

Tout manœuvre recruté part de sa circonscription d'origine avec une fiche d'identité, les précautions nécessaires sont prises en cours de route, à son arrivée sur les chantiers, il est immatriculé et reçoit une médaille d'identité, il est pesé et vacciné, les malingres sont affectés aux travaux les moins pénibles, surveillés et alimentés spécialement, les sommeilleux sont isolés et soignés. Les camps, les cuisines avec le concours des femmes autorisées à suivre leurs maris, l'alimentation suivant un système adopté de l'ordinaire les troupes, l'hygiène ; la fourniture d'eau potable, l'organisation des feuillées, le fonctionnement du service médical.

La femme était accompagnatrice de l'ouvrier son mari et non une recrue du chemin de fer. Cependant, en dépit de son statut d'accompagnatrice, elle fut employée

à certaines tâches auxquelles elle s'était déjà habituée au quotidien, la cuisine et sans doute aussi l'entretien des habitations dans le camp ainsi que le note aussi Scholastique Dianzinga (2016, p. 322-323):

On n'évoque pas souvent la contribution des femmes dans la construction de cette infrastructure, mais nombreuses étaient venues de loin (Tchad, l'Oubangui-Chari, etc.). Pour accompagner leurs maris. Elles étaient occupées à effectuer les travaux annexes comme la cuisine ou l'entretien des lieux. Clémentine Adja fut désignée responsable de ces femmes de travailleurs et fit preuve d'un sens de commandement insigne.

Les tâches quasi ménagères étaient dévolues aux femmes dans les camps des chantiers du Congo-Océan. Même si l'administration n'enregistra pas la femme comme ouvrière du chemin de fer, son rôle dans les camps apporta une aide réelle, psychologique et morale surtout, à l'homme qui allait au labeur. Mais la femme fit plus que cela. Son apport plus direct au labeur des travaux était indéniable : le ravitaillement.

1-2- Femme congolaise participante directe à la construction du chemin de fer Congo-Océan

Lorsqu'une femme, Madame Louise Augagneur donna le coup de pioche pour le démarrage des travaux du Congo-Océan le 6 février 1921, un homme Monsieur Victor Augagneur, alors Gouverneur Général de l'AEF annonça : *«un grand travail vient dans le pays. Les hommes seront sur les chantiers pendant que les femmes pétriront le manioc»*⁵³. En tenant ces propos, le Gouverneur Général pensait sans doute aux questions de ravitaillement des chantiers en nourriture. Il eut sans doute aussi connaissance que le manioc était le pain de base des populations du Moyen-Congo d'où on allait recruter des travailleurs pour construire le Congo-Océan. Enfin, il eut connaissance qu'au Moyen-Congo la fabrication et la distribution du manioc était une affaire des femmes. La femme au Moyen-Congo n'avait pas abandonné son

⁵³ Discours du Gouverneur Général de l'AEF. Archives Nationales du Congo.

rôle de nourricière de la société. La place qu'elle y tenait encore, pendant la construction du chemin de fer Congo-Océan, était la sienne depuis les temps précoloniaux. En effet, en ces temps-là la femme était la mère de la société. Pas seulement au sens biologique (la procréation) mais aussi au sens social, politique et économique. C'est pourquoi les hommes et la société entière le savaient qui, dans leur moment clairvoyance tremblaient d'effroi à l'idée que cette mère des hommes et de la société, si elle venait à disparaître jamais, ce serait la fin de tout. Une sentence kuni disant dans ce sens: *nge ka hu yaba mukatsi ngwaku na siaku?* Littéralement, Ne sais-tu pas que ta femme est tout pour toi? Dominique Ngoïe-Ngalla, (1979, n° 4, p. 48).

À l'heure de la construction du CFCO, la partie la mieux mise en contribution de cette mère des hommes était sa capacité traditionnelle à nourrir la société. Les paroles de Victor Augagneur allaient donc s'accomplir sur cette disposition de la femme congolaise. Si sa femme donna le premier coup de pioche de la construction du Congo-Océan pendant quelques minutes, la femme congolaise donna son manioc aux hommes construisant cette voie ferrée pendant treize années. Etant donné que son tracé traversait les territoires où le manioc était devenu l'aliment de base, on imagine sans peine les grands mouvements des femmes à cette époque d'abord dans les champs puis dans les villages devant leurs pétrins en train de fabriquer le manioc réclamé sur les chantiers. Les populations riveraines et des environs immédiats du Congo-Océan furent en première ligne dans cette affaire. Dans une revue de l'époque, Louis Martel écrivait à propos:

Il est à remarquer que déjà, pendant la période de construction, des travaux du chemin de fer intéressent au plus haut point, les populations indigènes de la partie sud du Moyen-Congo et cela à plus d'un titre. C'est qu'en effet, ces populations fournissent depuis le début des travaux, toute la main-d'œuvre nécessaire aux chantiers et aussi la plus grande partie des vivres à l'alimentation des travailleurs. C'est là une charge considérable courageusement acceptée par les populations qui en retirent, en compensation, des

avantages indéniables, toutes les prestations étant équitablement rétribuées⁵⁴.

L'aspect «*prestation étant équitablement rétribuée*» à l'effort de la femme à fournir le manioc aux chantiers est très discutable. Car comme l'écrit Gilles Sautter, (1967, p. 265), s'appuyant sur un document⁵⁵ de l'époque: «Si encore l'appât du gain avait galvanisé les villageois! Mais les livraisons de manioc, «trop peu payée par rapport à l'effort consentis » n'étaient assorties d'aucun élément stimulant. ». Il est vrai que la femme s'adonna avec courage à produire le manioc pour le Chemin Fer Congo Océan, mais ses efforts ne furent pas dignement récompensés. Il est à peu près sûr que le labeur de la femme congolaise ne lui apporta pas de bénéfiques escomptés. Cependant, on peut apprécier en chiffre cet effort de la femme à travers ce texte:

Au cours du premier trimestre 1923, les apports mensuels de manioc atteignirent 37 tonnes permettant de servir un peu plus de 1200 rations journalières. Or en octobre de la même année, il fallait falloir nourrir près de 4000 hommes sur les seuls chantiers. Un certain temps la production de vivres se maintint étalé pour s'effondrer ensuite d'un seul coup. Ensemble la circonscription du Kouilou et les deux subdivisions de Mvouti et de Mossendjo livraient 21 tonnes de manioc en août 1925 ; au mois de mars suivant, les apports tombèrent à 6 tonnes G. Sautter (1967, p. 265).

Les chiffres 37, 21 et 6 illustrent d'abord le travail considérable accompli par la femme pour pouvoir fournir ces tonnes. Combien de champs de manioc fallait-il récolter pour les atteindre? Combien de femmes fallut-il à cet effet? Difficile de le savoir puisque, les femmes qui s'activaient ainsi n'étaient pas enregistrées dans les registres des travailleurs du CFCO. Néanmoins, il semble net que le ravitaillement en manioc ruinait les villages. Bien que née d'une civilisation d'agriculture, le champ d'une femme congolaise à l'époque, en général, dépassait rarement les cinquante mètres carrés. Ce ne furent pas des champs industriels, destinés à soutenir la

⁵⁴ Texte collectionné par Ieme Vander Poel, 2006, Congo-Océan : *un chemin de fer colonial controversé*, p. 51.

⁵⁵ Rapport périodique Bouenza-Louessé, octobre 1923, archives de l'ancien service des affaires politiques de l'AEF, Brazzaville.

réalisation d'une infrastructure de la taille du Congo-Océan. La femme dut donc faire des sacrifices et elle et son lignage. Puis deux situations peuvent bien expliquer les baisses de production: la première comme déjà évoquée est que la pratique champêtre chez la femme congolaise n'était pas industrielle, mais domestique, (polyculture) pour nourrir les siens. Par conséquent, une construction de grande envergure que fut le CFCO allait simplement l'engloutir. Deuxièmement, le temps qu'il fallait pour que le manioc arrive à maturité et donc capable de nourrir du monde est d'une année. Ce temps «long» produisait forcément des ruptures des livraisons sur les chantiers qui en demandaient toujours plus en permanence.

Les chiffres évoqués plus haut, qui n'évoquent pas l'apport en manioc de toutes les circonscriptions du Moyen-Congo constituent un exemple qui montrent que, ce sont finalement de milliers de champs et de milliers de femmes qui furent mis à contribution pour construire le chemin de fer Congo-Océan.

Il y eut, certes, de graves difficultés d'approvisionnement en manioc pour des raisons évoquées, mais sa production ne s'arrêta guère. Il y eut des épisodes réguliers où il continuait à nourrir les hommes sur les chantiers. Même si le riz vint combler les insuffisances du manioc, il n'arrêta pas sa culture ni sa consommation, surtout par les travailleurs originaires du Moyen-Congo pour qui, le manioc avait intégré les mœurs culinaires depuis le XVIIe siècle. C'est ainsi, entre autres exemples, la subdivision de Mvouti livra, en 1928, 300 tonnes de manioc. Durant tout le temps que dura la construction du Congo-Océan, le manioc de la femme ne manqua pas sur les chantiers, même s'il ne le fut pas aux mêmes quantités et ce malgré la présence très marquée du riz pour les ouvriers d'origine chinoise (Coolies).

À l'inauguration du chemin de fer Congo-Océan, le 10 juillet 1934, René Maran écrivait:

Le «Congo-Océan», qu'on inaugure aujourd'hui, est une œuvre exemplaire et représentative qui honore la France et grandit son prestige aux yeux de l'étranger. Le rêve, de Savorgnan de Brazza, le grand et noble explorateur dont on a pu écrire à juste titre que sa mémoire était pure de sang humains, est enfin réalisé [...]. On attaqua de tous côtés à la fois la brousse, la montagne, les rivières

et la forêt. Et la nature dut, une fois de plus, livrer un passage à l'homme [...]. Mais 1200 ouvrages d'art, 92 ponts et viaducs, 10 millions de mètres cubes de terrassement, 12 tunnels -celui de Bamba, le plus long qu'on ait foré en Afrique n'est pas loin d'atteindre deux kilomètres-et treize ans d'efforts obstinés d'énergie quotidienne, de fièvres palustres, de dysenterie et de bilieuse hématuriques ont fini par avoir raison de sa résistance⁵⁶.

De ces difficultés endurées et surmontées pour réaliser le Congo-Océan, il faut saluer le rôle de la femme congolaise. Elle endure bien des privations pour donner son manioc pour l'avancement de l'œuvre. Finalement, ce ne sont pas seulement 127250 hommes qui peinèrent pour la construction du CFCO, mais bien plus. Ce plus concerne indéniablement le nombre des femmes qui courbèrent leur dos aux champs pour CFCO⁵⁷. Leur nombre est inconnu, mais les faits sont là pour témoigner de leur participation active à l'édification de la voie ferrée du Moyen-Congo. Pour finir, nombreuse parmi elles durent faire face à la mort d'un mari, d'un fils, d'un père, d'un oncle ou d'un tout autre parent sur l'un des chantiers du rail entre Brazzaville et Pointe-Noire⁵⁸.

Après le labeur de la construction, la femme congolaise eut avec le Congo-Océan des liens économiques et d'amour.

2-Des rapports économiques et d'amour de la femme congolaise avec le CFCO

On mettait beaucoup d'espoir aux apports économiques du Congo-Océan une fois sa construction terminée. Ainsi pouvait-on lire dans *La Revue indigène* de 1925, ces attentes optimistes :

L'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Brazzaville-Océan-dont la capacité de transport sera pratiquement illimitée-mettra enfin un terme à cette situation fâcheuse : tous les produits amenés à Brazzaville ou autres gares de la ligne pourront être facilement et aux prix les plus bas, transportés jusqu'à la mer et embarqués à Pointe-Noire à destination des marchés extérieurs. Ainsi l'activité

⁵⁶ Texte collectionné par Ieme Vander Poel, 2006, *op. cit.*, p. 91-92.

⁵⁷ Comme signalé avant, les femmes de l'Oubangui-Chari et du Tchad méritent aussi ce témoignage.

⁵⁸ D'après les chiffres officiels, dans la Division côtière (Pointe-Noire et Taotao), il y eut, entre 1922 et 1932, 13712 morts.

des populations indigènes sera stimulée et la production des denrées agricoles actuellement exploitées s'accroîtra considérablement, tandis que de nouvelles cultures deviendront rémunératrices le long de la ligne où des voies d'eau (manioc, maïs, coton). [...]. C'est donc un développement économique considérable des colonies du Moyen-Congo et de l'Oubangui-Chari que permet d'escompter l'achèvement de Brazzaville-Océan. Ieme Vander Poel (2006, p. 50).

Les attentes économiques optimistes portées sur le Congo-Océan étaient dans la ligne droite de la raison de sa conception et de sa mise en exécution entre 1882 et 1934. Depuis les origines de l'homme, les voies de communication sont toujours des instruments au service de l'économie (circulation des biens et des hommes, échanges des produits). Avant la construction du CFCO, il existait des voies de communication mettant en commerce de toutes sortes les régions qui deviendront le Moyen-Congo. Par exemple, dans une étude portée sur le Diangala⁵⁹, région qui deviendra la circonscription du Chemin de fer, Roland Christian Mbinda Nzaou (2017, p. 267) écrit :

Point de ralliement de nombreuses pistes, et situé dans la zone de savane, Diangala servait de carrefour commercial et de lieu de passage pour bon nombre de marchandises avant que la traite négrière atlantique y fasse irruption et lui donne un nouveau statut. Etant en position de zone tampon entre les pays de la côte et ceux de l'hinterland, Diangala vit venir de loin, des personnes et des biens. Et profitant de cette position, les Kuni, populations du Diangala devinrent des coutriers et intermédiaires obligés entre les populations issues de plusieurs environnement (...). Plusieurs itinéraires commerciaux passant et aboutissant à Diangala peuvent être identifiés.

Le Chemin de Fer Congo-Océan vint supplanter les voies de commerce ancien pour faire entrer en modernité coloniale les populations de ces régions. Une des anciennes voies identifiées est celle qui partait du site régional du futur Brazzaville, traversait la vallée du Niari, franchissait le Mayombe et aboutissait sur la côte à Loango au nord de Pointe-Noire.

⁵⁹ Diangala correspond à la vallée du Niari au Sud-Ouest de la République du Congo.

Le tracé du Congo-Océan suivit grosso-modo l'itinéraire de cette ancienne voie. Avec le chemin de fer, les populations du Moyen-Congo entrèrent dans une nouvelle configuration économique. La nouvelle voie économique allait attirer des échanges autour des gares ferroviaires. La femme congolaise allait y trouver un lieu idéal pour commercialiser les produits de ses labours champêtres. Ainsi naquirent des liens économiques entre elle et le CFCO. Si pendant la construction du CFCO, les produits vivriers de la femme servirent à nourrir les travailleurs, après la mise en service de ce chemin, les produits agricoles de la femme allaient l'animer économiquement faisant du CFCO un long lieu d'échanges des biens. Après son inauguration et la mise en service du chemin de fer Congo-Océan en 1934, l'usage du train ne tarda pas à entrer dans les habitudes des populations du Moyen-Congo. Car dès 1935, on enregistre 24200 le nombre de voyageurs ayant emprunté le train. Et le nombre ne cessa d'accroître. C'est alors que se constituait la clientèle des marchés du chemin de fer Congo-Océan. En effet, les gares du chemin de fer Congo-Océan constituant les centres commerciaux ; ses voyageurs devenaient de fait les acheteurs des produits proposés par les femmes riveraines de ces gares et de leurs régions. À l'arrêt d'un train dans une gare, un nombre important de femmes (des adolescentes aux adultes) accourent le long de la « machine » pour proposer leurs marchandises aux voyageurs lesquels ne restent pas insensibles aux appels bruyants de l'offre. Ce commerce informel autour du rail augmenta surtout après l'indépendance de la République du Congo en 1960. Voici répertoriés les produits animant le commerce sur l'artère ferroviaire du CFCO:

Tableau n° 1.

Langue Munukutuba (kikongo)	Désignation en Français
Kwanga	Pain de manioc
Mbala	Igname, Patate, Tarro
Ngouba	Arachide
Masangu	Maïs
Ndounda, Mousoso	Les légumes

Kaba	Tubercule de manioc
Bikongo (foufou)	Pain de manioc roui puis séché
Mbale Pinda	Pain obtenu par un mélange de manioc et de pâte d'arachide
Safou	Safou
Tigna /mikawa	Asperges sauvages
Mangulu	Mangues
Théthé	Courge
Makondo	La banane
Malala	Orange

Source: Martin Pariss Vounou

D'où viennent ces produits? Ils viennent des travaux champêtres de la femme exceptée, la mangue, le safou, les asperges. En effet la production du manioc, de l'arachide, du maïs, des ignames etc., sur le long du CFCO est le résultat de l'effort de la femme. Bien sûr que, l'homme participe aux abattis mais le reste de la peine est à la charge de la femme. Dans le même sens, une étude réalisée au Congo par Marcel Soret, (1970, p. 261-262), affirme:

Même quand l'homme travaille les champs familiaux, son activité y est très réduite. En principe, chaque parcelle est confiée à une seule personne. Mais il s'agit là de la responsabilité de la parcelle et, notamment pour les hommes, pas forcément du travail réellement effectué. De toute façon plus de 70% des champs sont à la charge des femmes, proportion qui peut atteindre ou dépasser 90% dans les régions du Chaillu et dans le voisinage des villes, en raison de l'importante émigration masculine [...]. Mais, quel que soit le «responsable» du champ, la presque totalité des travaux sera effectuée par les femmes, car la répartition par sexe des activités agricoles dépend beaucoup plus des travaux eux-mêmes que des champs, ...

La femme réalisait alors un double travail. D'abord dans ses champs (sarclage, semailles, entretien, récolte) puis au bord du rail pour vendre les fruits de sa semence. C'est ainsi que la femme congolaise s'attacha économiquement au CFCO. Comme indiqué, la technique de vente sur la voie ferrée est la vente à la criée. C'est une technique bien appropriée parce que le client potentiel, assis ou debout, dans le train

doit être au courant, ou entendue, des produits proposés. Elle permet aussi d'attirer plus rapidement l'œil, le goût et le portefeuille d'un éventuel acheteur. La vente à la criée résonne comme un refrain sans fin le long du chemin de fer Congo-Océan de jour comme de nuit.

À Goma tsé-tsé, à Matoumbou, à Mindouli, à Kikembo, à Loulombo, à Kimbedi, à Loutété, à Bouansa, à Madingou, à Nkayi, à Loudima, à Mont Mbélo, à Moubotsi, à Dolisie, à Les Bandas, à Mvouti, à Pounga, à Les Saras, à Bilinga, à Hinda, etc.

À toutes ces gars du CFCO, on entend, dès qu'un train voyageur y stationne, l'hymne de la vente à la criée:

Kouange eh! Kouange eh! Pain de manioc

Masangu eh! Masangu eh! Maïs

Banguba eh! Banguba eh! Arachide

Mbal'pinda eh ! Mbal'pinda eh ! Pain obtenu par un mélange de manioc et de pâte d'arachide

Mbal' eh ! Mbal' eh ! Igname

Mangulu eh ! Mangulu eh ! Mangue

Théthé eh! Théthé eh! Courge

Les femmes ainsi engagées assuraient à leurs maisonnées de l'argent qu'elles investissaient ensuite dans d'autres besoins : la scolarisation des enfants, la santé et les besoins vestimentaires par exemple. Partout, dans toutes les gares, le spectacle qu'offrait la vente à la criée était le même:

Ils attendent (les vendeurs) l'arrivée du train, assis en errant à la gare et dans ses environs. Quand le train entre en gare, avant même qu'il s'arrête, se déclenche le spectacle : des femmes parfois enfant au dos, courent le long de la rame en criant comme dit plus haut. À l'époque où les trains circulaient régulièrement, beaucoup de vendeurs à la criée

passaient leurs nuits à la gare. Patrice Moundza (2013, p. 243).

Les efforts et les sacrifices accomplis par la femme sur le chemin de fer ont contribué à la survie socioéconomique de plusieurs foyers congolais situés dans les régions traversées par le Congo-Océan. Si maintenant l'on ne peut pas chiffrer tout le travail de la femme dans ses apports avec cette voie, il est néanmoins sûr que nombreux des enfants nés au bord du rail ont grandi, sont allés à l'école grâce à l'attachement de leurs mères au chemin de fer Congo-Océan.

Outre la vente à la criée, la femme du rail fournit son manioc, en grande quantité, de façon un peu plus formelle en utilisant les services officiels du CFCO chargés de l'expédition de marchandises. Lorsqu'on se réfère aux chiffres fournis par ces services, l'on ne peut qu'être admiratif à l'égard de l'effort de la femme souvent oublié. Le cas de ravitaillement en manioc des deux principales villes du Congo l'illustre:

Le rôle de la voie ferrée dans le domaine de l'approvisionnement urbain a grandi avec les dimensions de Pointe-Noire, puisqu'il est apparu assez vite que dans les limites de la zone accessible aux transports routiers, les possibilités de production étaient insuffisantes. C'est donc par le train qu'arrive le complément indispensable. L'analyse du trafic prouve alors que Pointe-Noire, ville démesurée au sein d'une région pauvre, est obligée d'aller chercher très loin son ravitaillement quotidien, ... Les apports de manioc se partagent presque également entre les trois principales sections de la ligne, qui ont fourni ensemble 5250 tonnes en 1964; 1650 tonnes entre Pointe-Noire et les Bandas (31,2 %), 1655 tonnes entre Dolisie et Kimbédi (31, 3%) et 1945 tonnes entre Chavannes et Brazzaville (36,9%). P. Vennetier, (1968, p. 325).

Ces chiffres témoignent que l'attachement économique de la femme au CFCO ne fut pas seulement dans la vente à la criée aux fenêtres des trains, mais aussi l'expédition officielle en grande quantité du manioc vers la ville.

Les activités économiques de la femme congolaise sur le CFCO avaient aussi entraîné des brassages multiformes, notamment par le biais des relations amoureuses.

Plusieurs femmes commerçant au bord du CFCO firent des rencontres amoureuses. Les unes durèrent longtemps, d'autres durèrent seulement quelques temps. Dans les deux catégories, la plupart des amants étaient des cheminots (les agents du chemin de fer), souvent de passage en cours séjour dans une gare pour de besoins de service. Le plus souvent s'étaient des conducteurs et des contrôleurs de train, sans oublier les mécaniciens navigateurs. Certaines de ces femmes se sont mariées aux expatriés. De ces rencontres sont nés des filles et fils.

Conclusion

Le chemin de fer Congo-Océan a une histoire marquée par des faits et gestes de tous ceux qui ont participé de près ou de loin à sa construction; de tous ceux qui ont été directement et indirectement sur ses chantiers. Parmi tous ceux-là, la femme congolaise a joué un rôle non négligeable. Elle sacrifia ses champs, sa famille au service du chemin de fer Congo-Océan en construction. Elle tint la place de ravitailleuse en vivres des hommes peinant sur les durs chantiers. Elle fait, de ce fait partie des actrices de l'histoire du CFCO. Elle ne s'arrêta pas là. Elle poursuivit son histoire avec cette voie en devenant, après son inauguration, la principale animatrice de l'économie informelle du rail au Congo. Si les gares ferroviaires du CFCO devinrent de véritables lieux de marché, la femme y est pour beaucoup car elle détenait l'essentiel de la marchandise commercialisée : le manioc, les légumes, le fougou, l'arachide, la banane, etc. La femme congolaise a réellement fait l'histoire avec le CFCO. Il reste à espérer que des études plus poussées viennent compléter celle-ci. Il est souhaitable qu'au Tchad et en Centrafrique les études similaires soient entreprises pour remettre les femmes dans l'histoire des travaux du CFCO, un événement qui mobilisa tant de monde en Afrique centrale.

Bibliographie

DIANZINGA Scholastique, (2010), «Pointe-Noire: une ville coloniale (1883-1958)», annales de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, n°4, 2^{ème} semestre, Université Marien Ngouabi, République du Congo, p. 377- 404.

MBINDA NZAOU, Roland Christian, (2017), «Le pays de Diangala dans la traite négrière atlantique sur la côte congolaise (XVIIIe-XIXe siècle)», Mombo Michel-Alain et Nkandza-Nzenza Félicité Mireille, Urbanités et mutations socioculturelles, Revue CLASS, n° 4, juillet-décembre 2017, Les Editions Hemar, p. 163-183, Brazzaville.

MOUNZA Patrice, (2013), *Le Chemin de Fer Congo-Océan: facteur de structuration de l'espace dans le département de la Bouenza*. Thèse de Doctorat Unique, Université Marien Ngouabi (ronéo).

NGOIE-NGALLA Dominique, (1979), «Les Kongo du Niari aux temps précoloniaux, aspects de l'activité intellectuelle: arts et lettres», Cahiers Congolais d'Anthropologie et d'Histoire, n°4, p. 48-59.

VAN der Poel Ieme, (2006), *Congo-Océan: un chemin de fer colonial controversé*, p. 51.

SAUTTER Gilles, (1967), «Notes sur la Construction du Chemin de Fer Congo-Océan (1921-193) » Cahiers d'Etudes Africaines, Vol. 7, n° 26, p. 219-299.

SORET Marcel, (1970), *Le chemin de fer Congo-Océan, son importance économique et sociale*, Faculté des Lettres et Sciences humaines de l'université de Lyon.

VENNETIER Pierre, (1968), *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville*, Paris, ORSTOM.