

Le Chemin de Fer Congo-Océan et le port maritime de Pointe Noire (1934-1975) : apport dans la vie économique du Congo

Saint Rosaly Hermann TSATY*

Résumé

Cet article décrit la place occupée par le chemin de fer Congo-Océan et le port de Pointe Noire dans le développement économique du Congo et par ricochet des pays de la sous-région Afrique centrale. Son but est de mieux comprendre le rôle et le fonctionnement de ces deux entités dans le flux du trafic des marchandises tant à l'import qu'à l'export. Il met également en relief leurs impacts sur le désenclavement du Congo profond, ainsi que celui de certains pays d'Afrique centrale, notamment au plan des transformations sociales.

Mots-clés : Chemin de fer, Port, marchandise, Développement économique, Désenclavement, Congo.

Abstract

This article describes the place occupied by the Congo-Ocean railway and the port of Pointe Noire in the economic development of the Congo and, by extension, of the countries of the Central Africa sub-region. Its aim is to better understand the role and the functioning of these two entities in the flow of goods traffic both for import and export. It also highlights their impact on the opening up of the deep Congo, like that of certain countries of Central Africa, particularly in terms of social transformations.

Keywords : Railway, Port, Goods, Economic development, Opening up, Congo.

* Université Marien Ngouabi, Email : tsatyhermann@gmail.com

Introduction

Profitant de sa situation géographique, le Congo a eu le privilège d'être doté de l'un des premiers chemins de fer dans la sous-région Afrique centrale. Il fut construit entre 1921 et 1934 dans des conditions extrêmement difficiles. Mais dès son entrée en service, il se révéla être la principale voie d'évacuation des matières premières vers l'Océan, et jouera à la longue un rôle important dans le développement socio-économique du Congo et des pays voisins.

Au lendemain de l'inauguration du CFCO, le 11 Juillet 1934, le gouverneur général Antonetti posait la première pierre du port de Pointe-Noire dont l'ouverture officielle au trafic eut lieu le 1er avril 1939 en présence du gouverneur général Joseph Reste. Ce port, situé à la croisée des grands axes maritimes, est le seul débouché naturel des pays de l'AEF d'où le nom de "porte océane".

Ce projet interroge la place occupée par ces deux infrastructures complémentaires qui étaient au centre de l'économie nationale et internationale. Il s'agit ici d'analyser l'organisation du trafic ferroviaire et maritime qui avait conféré au Congo, la vocation de pays de transit des marchandises. Le CFCO et le port de Pointe-Noire servaient de facilitateurs dans l'évacuation des marchandises. Ce secteur était aussi confronté à plusieurs problèmes dans son fonctionnement. Alors, quelles étaient donc les missions assignées à ces deux infrastructures clés ? Quelles étaient les fonctions spécifiques du CFCO et du Port de Pointe-Noire dans le développement économique du Congo ? À quelles difficultés ces deux outils complémentaires étaient-ils confrontés ? Ces interrogations suggèrent que le développement économique du Congo était possible depuis l'entrée en service de ces deux structures grâce au rôle important joué dans leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ces deux infrastructures ont été construites dans le but de drainer vers l'extérieur des matières premières.

Certes des travaux sur le chemin de fer Congo-Océan et le port de Pointe-Noire existent, mais ils n'abordent pas de manière spécifique la question de l'imbrication sinon de la complémentarité économique de ces deux structures. Pour la plupart ils traitent essentiellement de l'importance de ces deux infrastructures majeures dans l'économie congolaise.

Pour réaliser ce travail, nous avons recouru à un fonds documentaire varié : ouvrages, thèses, mémoires, articles. Ce fonds a été complété par des enquêtes orales menées à Pointe-Noire en 2017. L'approche historique de toutes ces données a mis en relation l'histoire économique avec l'histoire des structures matérielles. Grâce à cette approche, les différents types de documents ont permis de questionner la place occupée par ces deux infrastructures complémentaires dans la vie économique du Congo.

Cette étude couvre une longue période (1934-1975). C'est en 1934 qu'a eu lieu l'inauguration officielle du CFCO et le démarrage effectif des travaux de construction du port de Pointe-Noire. En 1975, on assista à une évolution remarquable du trafic ferroviaire et portuaire.

Cette contribution s'articule autour de trois grands axes. Le premier examine le contexte historique de création du chemin de fer Congo-Océan et du port de Pointe-Noire. Le deuxième axe montre l'importance et l'évolution du trafic de ces deux structures. Il insiste sur le fait que ces deux structures sont un véritable support du développement économique. Le dernier axe de cet article insiste sur les différents problèmes de ces deux entités.

1. Contexte historique de création du Chemin de Fer Congo-Océan et du port de Pointe Noire

1.1. Projet de création d'un chemin de fer et d'un port maritime au Congo

Au moment de la prise effective des territoires conquis par les puissances coloniales européennes au XIX^e siècle, un autre problème se posa : celui de leur exploitation et de leur mise en valeur. Devant cet épineux problème, la France dans le cas spécifique du Moyen-Congo, fut contrainte d'emprunter les infrastructures de sa rivale du Congo-Belge, notamment le chemin de fer Matadi-Léopoldville. Toutefois, consciente du risque de voir un jour cet accès lui être refusé, la France fut obligée de penser à construire son propre chemin de fer qui devrait relier Brazzaville à l'océan Atlantique. C'est dans ce contexte qu'un ambitieux projet d'infrastructure ferroviaire germa¹. Car l'Afrique

¹ On peut citer Iem Van Der Poel, 2011, *Congo-Océan, chemin de fer colonial controversé*. Tome II, Paris. Gilles Sautter, 1966, *Note sur la construction du chemin de fer Congo-Océan*.

Equatoriale Française (AEF) représentait pour la France un vaste réservoir de ressources naturelles abondantes variées, mais inexploité faute de voies de communications. Les seules exportations possibles étaient alors le caoutchouc et l'ivoire, qui même en petit volume avaient une grande valeur commerciale et un coût de transport non prohibitif. Les autres produits plus lourds restaient là où ils étaient.

Certaines ressources comme le bois par exemple étaient infinies. En effet les forêts, comptaient 40 millions d'hectares d'un seul tenant auxquels s'ajoutaient de nombreux massifs épars et présentaient en outre une extrême variété d'essences (Okoumé, Acajou, Ebène, Limba etc.) Elles pouvaient fournir des bois pour tous les usages, mais sans voie de communication, seule la zone côtière et les abords des fleuves étaient exploitables. Les palmiers à huile eux aussi abondaient notamment au Moyen Congo et en Oubangui-Chari, mais huile et noix de palme, très lourdes, pouvaient difficilement être évacuées par portage. Quant aux larges possibilités de développement agricole qu'offraient les régions (caoutchouc, plantation de cacao, de coton), elles étaient pour l'heure limitées par le manque de main d'œuvre, mais surtout une fois encore par des difficultés de transports.

À ces richesses du sol, s'ajoutaient celles du sous-sol : le Moyen-Congo détenait non seulement l'un des plus importants gisements de cuivre des colonies françaises, mais on y trouvait également : du graphite, du plomb, du manganèse, de l'étain, du zinc et des hydrocarbures inexploités faute de moyen d'évacuation.

Devant ce manque à gagner dû aux difficultés de transport de ces ressources, un impératif s'imposait : mettre en place une voie à fort trafic capable d'acheminer toutes ces richesses vers l'océan. Dans ce contexte, grâce l'important réseau hydrographique baignant toute la partie septentrionale du pays jusqu'à Brazzaville, le trafic fluvial ne posait pas de problème. Au-delà, on était confronté à une difficulté naturelle quasi insoluble. En effet, au sortir de Brazzaville dans le Stanley Pool, le puissant et majestueux fleuve Congo n'était plus navigable à cause de nombreux rapides. L'idée de relier la côte par le fleuve n'était donc pas envisageable et, il fallait trouver par conséquent un autre moyen de transport efficace. (B. Sibille et T. Tran Minh, 2010, p. 42).

² Romain Pindou, enquête orale N°3 du 20 mars 2020 à Brazzaville

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la ville de Loango rayonnait, le commerce y était florissant : des factoreries, des services administratifs, l'école et les douanes fonctionnaient. On notait la présence d'une forte mission catholique. Loango disposait d'un débarcadère jouant le rôle de port d'où étaient partis vers les Amériques des esclaves en nombre difficile à évaluer. Un phare installé à la Pointe-Indienne aidait le navigateur au large à se repérer. Loango possédait aussi un hôpital qui avait belle allure. Mais, le déclin de Loango s'amorça en 1891, lorsqu'Henri Podegrin établit un atlas au 1/80000 des côtes du Congo français. Cet atlas avait pour but de déterminer l'endroit le plus propice à la construction d'un port pour évacuer les richesses exploitées par les colons de l'intérieur du Congo vers l'Europe.

En 1906, l'ingénieur Bel et le capitaine du génie Mornet proposaient la construction de la ligne Ferroviaire Brazzaville-Pointe-Noire. En 1910, le gouverneur général Martial Merlin mettait en place la célèbre mission Audoin dont l'objectif essentiel était de « rechercher entre l'embouchure du Kouilou et la Loémé, le point le plus propice à l'implantation d'un port commercial ». La mission Audoin composée de cinq officiers de la marine et d'un officier d'artillerie déposa son rapport le 06 janvier 1911.

Au terme de ses travaux, la mission Audoin déconseilla à l'autorité coloniale le choix de Loango. En revanche, elle se prononça en faveur de cap Ndjindji, sur l'emplacement de l'actuel phare. Le 11 septembre 1911, le lieutenant d'artillerie Viant remit un autre rapport au gouverneur Merlin dans lequel figurait le premier projet de construction d'un port en eau profonde à Pointe-Noire. Mais, la première guerre mondiale 1914-1918 éclipsera ces plans et donnera un sursis à Loango. La guerre finie, Merlin fut remplacé par Angoulevant. Celui-ci confia la mission de prospection au capitaine de corvette Haute Feuille qui ne retint ni Pointe-Noire, ni Loango mais porta son choix sur Mayumba à 200km au nord de Pointe-Noire, dans le sud du Gabon actuel (S. Andriamirado, 1984, p. 91).

1.2. Création du CFCO et du Port de Pointe Noire

Les travaux avaient commencé en février 1921 du côté de Brazzaville et au début de 1923 du côté de Pointe-Noire. Les deux tronçons étaient reliés par une route automobile qui permettait depuis longtemps déjà de

bout en bout le trajet Madingou-Mvouti par autocar. La distance non couverte n'était plus en février que de 20 kilomètres puisque le tronçon construit du côté de Brazzaville menait 320 kilomètres et celui de Pointe-Noire 172 kilomètres. L'inauguration de toute la ligne eut lieu en juillet 1934.

Les ouvrages d'art étaient presque tous des ponts et des viaducs sur les très nombreux cours d'eau qu'il avait été nécessaire de traverser. On n'avait eu à construire qu'un seul tunnel important, celui du Mont-Bamba. Le matériel employé était compté parmi les plus puissants de tous ceux qui étaient utilisés sur les chemins de fer coloniaux. La voie était particulièrement lourde pour assurer la stabilité et la réalisation d'un poids de 120 tonnes.

L'ouverture de l'exploitation du CFCO de bout en bout a conduit à parfaire et poursuivre l'achèvement des voies de communication qui relient l'hinterland. Ce mouvement a porté sur l'ensemble du territoire, car les régions même les plus excentrées étaient appelées à bénéficier du rail.

Il avait fallu pour ce faire, accorder une attention particulière au point de rupture de charge du CFCO considéré comme le point d'aboutissement du réseau annexe. Les commerçants étaient intéressés à plusieurs titres. Ils devaient suppléer aux approvisionnements, renflouer les caisses de la puissance publique par le biais de diverses taxes et stimuler la production autochtone en amorçant une activité économique.

Un des buts du CFCO était d'établir une liaison entre la mer et Brazzaville, point de transbordement obligatoire entre des voies de communications terrestres et fluviales. (M. Soret, 1961, p. 52)

Le chemin de fer ayant été construit de 1921-1934 avec utilisation d'un wharf à Pointe-Noire, la construction du port en eau profonde débuta en 1934. Les ouvrages extérieurs ont été terminés pendant la guerre, tandis que les premiers postes à quai étaient déjà mis en service.

Lorsqu'on décida de la construction du Congo Océan, il a fallu choisir entre Loango et Pointe-Noire comme débouché sur la façade maritime. Loango avait ses partisans. Elle était déjà riche en souvenir de l'époque des pionniers. C'est de là que partait la piste des caravanes vers Brazzaville. De plus la baie était bien abritée. Mais le choix définitif se porta sur Pointe-Noire pour abriter le port.

Ce port se définit par un certain nombre de flux ou de fonctions liées ou non à la situation coloniale. Il a créé une hyperspécialisation ou au contraire un phénomène de concentration des fonctions multiples et des activités interfaces entre les métropoles et les colonies de la sous-région Afrique centrale, il est aussi le lieu essentiel de la mise en œuvre du processus colonial tant sur le plan militaire et économique que social et culturel. (S. Dianzinga, 2010, p. 368)

La création de ce port a contribué à un essor très rapide et important de l'accroissement de la ville de Pointe-Noire et aussi à la construction des infrastructures portuaires capables de soutenir des flux des hommes et des marchandises.

Ce port est alors le lieu par excellence où se joue la transaction commerciale, un élément clef du dispositif colonial considéré comme le nœud de communication.

Le choix définitif de la baie de Pointe-Noire comme lieu d'aboutissement du chemin de fer avait été fait de façon unilatérale par la plus haute autorité administrative de l'AEF, le gouverneur général Victor Augagneur afin de couper court à des atermoiements qui se prolongeaient depuis près de quarante ans. Cependant, c'est en ce point de la côte congolaise que les conditions naturelles étaient les meilleures. En effet, la profondeur des eaux et la qualité de l'abri offert pouvaient d'emblée rendre le trafic honorable, sans même exiger des aménagements coûteux. En d'autres endroits du littoral africain, l'aménagement demanda de gros moyens financiers, mais les intentions officielles étaient plus ambitieuses c'est-à-dire les centaines de milliers de tonnes qu'on voulait bien voir passer un jour exigeait l'installation d'un port vastement outillé. Donc c'est la baie de Pointe-Noire qui avait été choisie comme débouché maritime du Moyen Congo parce que ce site portuaire ayant l'avantage d'être le plus proche de Brazzaville, présentait de bonnes conditions hydrographiques et était faiblement accessible du large. Par conséquent, la baie de Loango était barrée par un cordon sableux aux dessins changeants qui interdisait l'accostage direct sur une partie de la côte. (P. Vennetier, 1968, p. 370).

Les travaux commencèrent le 12 juin 1934. Symboliquement, Raphaël Antonetti tint à poser la première pierre, le 11 juillet 1934 au lendemain de l'inauguration officielle du chemin de fer Congo-Océan.

Le 1^{er} avril 1939, un quai de 200 mètres en eau profonde était disponible et le trafic était ouvert le lendemain, le premier paquebot, le

Foucault accostait. Ce fut l'inauguration officielle du port en présence du gouverneur général François Joseph Reste. La finition des travaux s'était déroulée par la suite sans problèmes jusqu'en 1948, année où la digue extérieure fut terminée prolongée depuis régulièrement, elle était le symbole du pari réussi des années trente².

1.2.1. Organisation et mission du CFCO et du port de Pointe Noire

Avec le personnel réquisitionné pour la mobilisation générale, le CFCO par exemple avait fonctionné au cours de l'année 1942, de façon très satisfaisante, et avait pu faire face aux sources considérables du trafic provoquées par les besoins de la défense nationale, et les vicissitudes du trafic maritime. Malgré les pointes de trafic très difficiles, la régularité du fonctionnement était restée remarquable. L'état du matériel du chemin de fer était satisfaisant bien que les possibilités d'approvisionnement avaient été singulièrement réduites. Cependant, les matières commençaient à arriver et on pouvait espérer que des mesures prises depuis le début de l'année 1942 pouvaient satisfaire les demandes de certains pays d'AEF et produire ainsi leur plein effet. En particulier le problème d'approvisionnement en carburant avait été résolu, un stock important en provenance du Nigeria avait été constitué. Malgré les circonstances, le programme d'amélioration de la voie avait été poursuivi. Il avait été constitué en 1942 et portait plus spécialement sur 60.000 mètres cubes de ballast. L'exercice 1940 s'était soldé par un bénéfice net à plus de 400.000 francs et deux millions de francs avaient pu être versés au fonds de renouvellement. L'exercice 1941 s'annonçait sous un jour favorable et tout permettait d'envisager un bilan positif.

Ces résultats étaient obtenus sans augmentation des tarifs en vigueur depuis le 15 janvier 1940. Avec les mêmes tarifs, le budget de 1942 se présentait en équilibre. La comparaison du trafic des 8 premiers mois des années 1940 et 1941 donnait les résultats suivants :

- Voyageurs transportés au 31 août 1941 : 85.750 contre 59.601 au 31 août 1940 soit une augmentation de 44%.
- Marchandises du trafic : au 31 août 1941 : 56.000 tonnes contre 67.879 au 31 août 1940 soit une diminution de 17%².

Sur le plan administratif, le CFCO traverse cinq régions notamment : Kouilou, Niari, Bouenza, Pool et Brazzaville.

² Archives Nationales du Congo, rubrique, travaux publics GG 526

Sur le plan technique, la zone d'intervention du CFCO est répartie en trois sections :

- la zone n° 1 allant de Pointe-Noire à Bilinga ;
- la zone n° 2 comprenant Bilinga-Loutété et Mont-Belo-Mbinda ;
- la zone n° 3 allant de Loutété à Brazzaville.

À la tête de chaque zone, il y a un directeur départemental qui est nommé par la direction générale⁴.

Quant au port de Pointe-Noire, jusqu'à nos jours, il est administré par un conseil d'administration et une direction générale. Ces deux instances qui bénéficiaient d'une autonomie de gestion étaient responsables du bon emploi des ressources humaines, financières et matérielles qui étaient mises à leur disposition (C. Maliki, 2013, p. 198).

Sous réserve des missions dévolues au président du Conseil d'administration et au directeur général, le conseil d'administration fut le seul organe compétent pour décider et agir en toute matière au nom du port de Pointe-Noire, conformément aux orientations fixées par l'État et par le statut.

La structure opérationnelle du port de Pointe-Noire comprend la Direction Générale, les directions divisionnaires, les départements, les divisions, les services et les sections. Le port de Pointe-Noire depuis sa création est toujours dirigé par un Directeur Général et un Directeur Général Adjoint, assisté d'un conseiller chargé des affaires administratives et sociales, d'un conseiller aux études et aménagements, d'un conseiller chargé de l'exploitation, de la prospective et du marketing, enfin d'un conseiller aux travaux d'entretien courant.

Deux structures sont également rattachées à la Direction Générale : le centre informatique et l'inspection générale. Viennent ensuite le secrétariat général et les directions opérationnelles (Direction des opérations maritimes, Direction commerciale, Direction financière et comptable, Direction de l'équipement et des infrastructures).

1.2.2. Missions du CFCO et du Port de Pointe Noire

Le chemin de fer Congo-Océan, construit dans le seul but de drainer vers l'extérieur les richesses de l'A.E.F, était devenu le « poumon économique » de la République du Congo et de ses voisins.

Il tenait ainsi ses promesses dans le réseau intégré dont l'Agence Transcongolaise des Communications avait la charge : la chaîne ininterrompue entre fleuve, rail et mer (D. Mboukou Mboungou, 2015, p. 153).

Dans sa politique, le chemin de fer Congo-Océan privilégiait le trafic des marchandises et réservait la priorité au fret ; il avait réduit le trafic voyageurs. Le chemin de fer Congo-océan pouvait transporter vingt-cinq mille tonnes de marchandises par semaine. L'objectif était t'atteindre un million cinq cent mille tonnes par an.

La mission principale de cette voie était ainsi de répondre à une vocation et un besoin économique du Congo et des pays de la sous-région Afrique centrale. Le chemin de fer Congo-Océan contribua donc à l'approvisionnement et au traitement du fret ferroviaire et maritime afin de ravitailler l'intérieur du Congo ainsi que les pays enclavés (D. Mboukou-Mboungou, 2015, p. 153).

Une autre mission était de ravitailler le Congo et les pays voisins en hydrocarbures, en produits alimentaires et en matériaux de construction. Cette voie contribua aussi à la survie des congolais parce que plusieurs activités commerciales s'exerçaient à travers le trafic ferroviaire, l'unique canal qui permettait à tout le monde d'évacuer sa production après la récolte. C'était aussi l'unique voie par laquelle étaient transportées les grumes en provenance du nord du Congo, de la RCA, avec un tonnage important. Ces grumes étaient embarquées à Brazzaville pour être débarquées au port de Pointe-Noire afin d'être acheminées vers leur destination finale. Par ailleurs, on nota aussi la présence de plusieurs parcs à bois dans les gares du CFCO qui étaient le lieu de charge du bois (Loudima et Dolisie)³.

Concernant le port de Pointe Noire, avait pour objectif de satisfaire les besoins de l'économie. Le transport lourd devrait répondre à des flux croissants et d'exportation des produits de base et des biens d'équipements et à l'évacuation des produits exploitables, en particulier le bois et les minerais. Le transport régional portait principalement sur la collecte des produits, la distribution des biens de consommation et le port demeurant la destination principale du transport lourd. Il est indéniablement la voie de passage des échanges du commerce extérieur. Il demeure jusqu'aujourd'hui le maillon fort de la chaîne des transports. Il reste la cheville ouvrière des transports maritimes, ferroviaires et

³ Blaise Bakala, enquête orale n°27 du 21 mars 2017 à Brazzaville

fluviaux du Congo. Son rôle est d'autant plus grand qu'il mériterait d'être présenté comme le centre de distribution du fret. Il remplissait sa mission de façon efficace en faisant écouler les marchandises vers l'intérieur du pays. Les régions acheminaient les produits susceptibles d'être exportés par le port de Pointe-Noire. Les marchandises en provenance ou à destination de l'arrière-pays trouvaient la porte incontournable de ce port. Il est riche en établissements portuaires. Il a pour vocation de s'ouvrir vers l'extérieur⁴.

2. Fonctionnement et évolution du trafic ferroviaire et maritime

Après la nationalisation de la chaîne de transports et le démantèlement de l'Agence Trans-équatoriale des Communications composées du port de Pointe Noire, du chemin de fer Congo-Océan, des voies navigables et transports fluviaux, ont été pendant longtemps le talon d'Achille de l'économie congolaise. Ce secteur avait fait la pluie et le beau temps de l'économie non seulement du Congo, mais également des pays de la sous-région Afrique centrale, ce qui faisait du Congo un pays de transit de la sous- région grâce à son chemin de fer et à son port maritime en eaux profondes. Par leur poids croissant dans le produit intérieur brut du Congo et leur impact sur l'ensemble de secteurs productifs, ces deux entités étaient devenues à part entière le pôle de développement économique du pays et de création des emplois. Elles méritaient de ce fait, une attention particulière pour la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et d'éradication des obstacles de tous genres qui étaient de nature à générer des « faux frais » affectant d'une part, les coûts d'exploitation des entreprises fournissant les transports et d'autre part, les prix facturés aux usagers qui en répercutaient la hausse aux consommateurs finaux (C. Barros, 2016, p. 3).

De par son port, Pointe-Noire avait étendu son influence dans l'ensemble des territoires de l'AEF. Cette importance économique lui a valu d'être choisie en 1950 comme capitale du territoire du Moyen Congo concrétisant ainsi l'idée chère à Antonetti⁵.

⁴ Éric Zéckélé, enquête orale n°13 du 18 février 2017 à Pointe Noire

⁵ Scholastique Dianzinga, enquête orale n°42 du 12 décembre 2018 à Brazzaville

2.1. L'influence du CFCO dans l'économie du Congo

Depuis son inauguration, ce secteur a toujours joué un rôle de facilitateur et tenue la place de locomotive de l'économie congolaise. Sa mise en service avait permis au Congo de répondre aux exigences qu'imposaient les défis de la nature pour la bonne marche de l'économie. Il avait le monopole sur les autres modes de transport. Le CFCO remplissait pleinement sa mission parce que son impact était considérable et les marchandises étaient transportées en toute sécurité. Le Congo océan avait aussi un potentiel de transporter les voyageurs et des marchandises grâce à son savoir-faire en matière de transport. Cette structure ferroviaire avait la capacité opérationnelle de satisfaire les besoins vitaux ce qui lui permettait d'assurer sa vocation de transit parce que les marchandises partaient de Pointe Noire pour être acheminées au-delà de Brazzaville et vice versa sur le fleuve Congo pour desservir les pays de l'arrière région⁶. Le chemin de fer Congo-Océan était la clé du succès du commerce extérieur par ses qualités de prestations de services qui représentaient 20% du chiffre d'affaires généré par le transport des voyageurs et 80% par celui des marchandises dans les années 1960. (M. Soret, 1961, p. 433).

Le CFCO occupa ainsi une place très importante dans le fonctionnement du monde rural, et contribua aussi à l'amélioration des conditions de vie des populations. Facteur de production d'échanges et de transformations, il demeure jusqu'à nos jours un espoir pour le développement du Congo. Ce couloir ferroviaire constituait donc un espace de transformation des mentalités. Il est resté le point de diffusion des éléments positifs de la modernité et de nouveaux comportements sociaux. (J. Gamandzori, 1987, p. 152).

Le CFCO représenta l'une des plus importantes infrastructures du transport au Congo puis créa les liens de plus en plus forts entre villes et campagnes.

Le CFCO joua la fonction de relais dans le transport des marchandises. Il avait poussé bon nombre d'habitants à s'installer tout le long de la voie. Aussi, sa fonction économique et commerciale restait-elle importante en raison des emplois générés mais aussi du chiffre d'affaires très considérable enregistré. Par un effet induit, le CFCO avait vu se développer de nombreuses compagnies commerciales

⁶ Marcel Nzamba, enquête orale n°4 du 7 février 2017 à Pointe-Noire

coloniales telles que SCKN, CCSO et les sociétés forestières, puis FORALAC, SOCOBOIS. En dépit de cela, le trafic import resta largement inférieur par rapport au trafic export (qui était constitué de matières premières lourdes : pétrole manganèse, bois, etc.)⁷.

Dans tous les cas ce précieux instrument économique contribua de façon positive à l'aboutissement d'un certain nombre de projets de la République. Aussi, quel que soit le transport qu'on peut utiliser au Congo, le CFCO n'a pas de concurrent direct parce qu'à lui seul, il prend un fort tonnage pour un seul convoi et demeure l'épine dorsale de l'économie congolaise qui circule sur 512 km entre Pointe-Noire et Brazzaville.

Sur le plan spatial, cette double finalité, politique et économique permettait de désenclaver l'arrière-pays du Congo et le pays de la sous-région Afrique centrale de l'intérieur de façon à les intégrer à l'économie nationale. Le chemin de fer Congo Océan a été le premier instrument d'intégration territoriale, le premier outil de ce qu'on appelait encore le développement. L'établissement de ce chemin de fer a permis la facilité d'exploitation de ressources naturelles au profit des métropoles de même que la diffusion de la civilisation. La proclamation du rail était reconnue sans ambages. Cette voie avait mis fin au portage (R. Pourtier, 2007, p. 4).

Le chemin de fer Congo Océan a joué un rôle important dans l'urbanisation du Congo et des pays voisins. Cette voie a été un remarquable instrument de structuration du territoire, un véritable corridor d'intégration de la sous-région et du développement en matière de transport et de création d'activités économiques dans les domaines agricoles et industriels.

Tout fois il apparaît de nos jours que la fonction de desserte de l'hinterland du Congo et des pays du bassin du Congo qui fut une des raisons d'être de la création de la ligne de chemin de fer est aujourd'hui battue en brèche par le transport routier du moins dans le contexte technologique actuel⁸.

⁷ Serge Mboussi, enquête orale n°26 du 20 mars 2017 à Brazzaville

⁸ Rapport d'audit environnemental et sociale du CFCO, 2009, version finale, p. 56.

2.2. La place du port de Pointe Noire dans l'économie congolaise

Historiquement le port de Pointe-Noire était conçu comme voie de passage obligé des échanges du Commerce extérieur. Il était l'un des maillons de la chaîne transcongolaise de transports. Le rôle que jouait cet outil économique était important. C'était un port à vocation de transit. De ce fait, sa mission première était de faire en sorte que les marchandises débarquées ou destinées à l'embarquement ne puissent pas rester longtemps dans ce port. À ce rôle, s'ajoutait le transbordement⁹.

Port colonial par définition, cette infrastructure devait être utilisée d'abord pour l'évacuation des richesses naturelles tirées des pays qu'il desservait et au bénéfice desquels il avait été créé. La réussite était incontestable et l'analyse détaillée du trafic en donnait la preuve éclatante, car plus de 95% du tonnage exporté étaient constitués par trois produits seulement : les minerais, le pétrole brut et le bois dont une partie très minime subissait un début de transformation. Outre ces matières premières, d'un grand volume et d'un poids considérable, le PPN évacuait certains produits agricoles qui n'étaient pas travaillés sur place ; la part des denrées manufacturées était donc réduite à fort peu de choses (P. Vennetier, 1968, p. 379).

La fonction la plus élémentaire qui a entraîné la création du port de Pointe-Noire est l'évacuation d'une production locale qui exigeait un débouché. Le port, dès sa création appartenait souvent aux grandes sociétés minières, forestières, sucrières et pétrolières, un véritable centre de relations entre l'homme et la mer. On peut tirer de sa fonction un dynamisme économique qui lui permettait de devenir un centre de grandes activités commerciales et même industrielles. (T. Obenga, 2010, p. 41)

Sa fonction de relai entraînait ainsi le plus souvent un conditionnement industriel, et était ainsi devenu non seulement de grandes places commerciales vouées au transit. Il donnait ainsi l'exemple le plus remarquable de la création économique associée directement aux transports maritimes.

⁹ <http://Brazza.mag.com/le-port/Autonomie-de-Pointe-Noire-poumon-economique-du-Congo>

Le port maritime de Pointe-Noire se caractérise par des flux commerciaux, il est aussi un lieu privilégié d'accumulation et de valorisation du capital. Les premières de ses fonctions furent évidemment les fonctions militaires et commerciales, mais il assura progressivement une fonction de domination à la fois sur le plan local et international lorsqu'il est le point de départ de la conquête en tant que zone de contact entre le colonisateur et le colonisé. (J. M. Césaire, 2009, p. 185).

Le cadre infrastructurel et superstructure laissait apparaître quelques insuffisances mais le port jouait pleinement son rôle. Sans tenir compte des règles de gestion, le port devrait faire l'application rigoureuse des mesures coercitives à tout usager en ce qui concernait le non-respect du règlement d'exploitation portuaire. Il reste la cheville ouvrière des transports maritimes, ferroviaires et fluviaux du Congo. Son rôle était d'autant plus grand qu'il méritait d'être présenté comme le centre de distribution du fret.

Le port de Pointe-Noire dessert jusqu'à ce jour un vaste hinterland immédiat local. L'une des richesses du Congo dénommé « après pétrole » ou encore « l'or vert » c'est-à-dire le bois, provenant des régions du Nord et du Sud transitait par ce port, soit un total de 632.477 Tonnes en 1972 contre 623.187 Tonnes en 1971 (une croissance de 2%).

Le port de Pointe-Noire dans son rôle de port de transit remplissait sa mission de façon efficace en faisant écouler les marchandises vers l'intérieur du pays. Les régions, où qu'elles se trouvaient, acheminaient les produits susceptibles d'être exportés par le port de Pointe-Noire. Les marchandises en provenance ou à destination de l'arrière-pays trouvaient la porte incontournable de ce port.

Plaque tournante du commerce international pour le Congo et son hinterland, le port de Pointe-Noire est dans un environnement de développement du commerce international très concurrentiel : C'est tout à la fois le port d'origine, de transbordement et de transit d'une partie du trafic maritime mondiale. Les navires qui apportèrent ce trafic sont les lignes régulières et irrégulières qui empruntèrent diversement des routes maritimes (C. Maliki, 2008, p. 65).

Quoi que son rôle de plaque tournante pour le commerce extérieur demeure incontestable, le Port de Pointe Noire est confronté à des nombreux défis et exposé à la concurrence grandissante de certains ports de l'Afrique centrale.

2.3. Évolution du trafic du CFCO et du port maritime

Le chemin de fer Congo-Océan a connu des heures de gloire depuis son entrée en service effective en 1934. En effet, ayant servi à travers, des reliefs imparfaitement apprivoisés, ses locomotives avaient vu leur charge se multiplier d'année en année. (R. Pourtier, 2007, p. 1).

Le trafic des voyageurs était de l'ordre de 571 000 voyageurs par an. Dans les conditions optimales d'exploitation, le chemin de fer Congo Océan était en mesure de transporter d'importants tonnages dans l'année : 550 000 à 650 000 tonnes de bois, 180 000 à 200 000 tonnes de trafic conventionné. Le trafic des marchandises au chemin de fer Congo Océan avait toujours été croissant depuis la création, de la voie jusqu'en 1990 où il avait atteint 3 millions de tonnes dans sa partie la plus chargée entre Dolisie et Pointe-Noire avec le transport du manganèse du Gabon. C'était là un exploit à reconnaître, sans doute aussi constructeurs, mais d'abord aux services de maintenance du CFCO. De 291500 tonnes en 1935, le trafic des marchandises hors manganèse gabonais avait atteint une pointe de 1.879.300 tonnes en 1971 : C'était la belle époque du commerce international du bois. En 1974, le trafic des marchandises sur le CFCO avait atteint 1804000 tonnes représentant 533 millions de tonnes /kilomètre auxquelles, il convenait d'ajouter le passage de 2.083.000 tonnes de manganèse et 17000 tonnes de divers transportés en transit par la COMILOG dans ces propres trains. Le tonnage total du CFCO et de COMILOG s'élevait à 3.905.000 tonnes en 1974. (S. Andriamirado, 1984, p. 115).

L'évolution de l'activité ferroviaire avait un impact positif dans la vie économique. Il semble que des avancées significatives et des progrès indéniables avaient été enregistrés depuis l'accession du Congo à l'indépendance. C'est ainsi qu'après l'indépendance, ce trafic avait connu une évolution ou un progrès exponentiel. Le CFCO était au centre des préoccupations des différents programmes de développement du pays avec pour grande et légitime ambition de promouvoir le décollage économique du Congo, puis en reste le ressort essentiel de structuration de l'espace dans la partie Sud du Congo. L'expansion du trafic des voyageurs traduit la concentration de la population congolaise le long de cet axe (1 595 000 personnes transportées en 1975), et l'augmentation des échanges entre les grandes villes et la campagne. Le trafic des marchandises (1 591 000 tonnes en

1975, non compris le transit COMILOG) reflétait le trafic de matières premières lourdes destinées à Pointe-Noire (bois, Manganèse, potasse) avec un net déséquilibre entre le trafic qui montait vers Brazzaville et le trafic qui descendait vers Pointe-Noire. L'augmentation du trafic des trains lourds de bois et de manganèse suscita l'étude d'un nouveau tracé du CFCO à travers le Mayombe, entre Bilinga et Dolisie. Il ne cessa d'accroître les échanges et de faciliter les déplacements locaux. (M.T.A.C, 1987, p. 51).

Ce secteur était reconnu comme un secteur potentiel qui joua un rôle très important dans la croissance économique du Congo.

Le trafic portuaire de son côté ne cessait d'augmenter depuis sa mise en service en 1939 (construction entre 1934 et 1939 des premières installations qui avaient été continuellement complétées et améliorées après la 2^e Guerre Mondiale). C'était là que s'échangeaient les marchandises qui arrivaient de l'extérieur (importation hydrocarbures, blé et farine, matériaux de constructions, véhicules et machines ; vin, sel, poissons séchés etc.) et celle qui tient le Congo ou l'Afrique centrale (exportations, potasse, pétrole), manganèse bois, minerais, produits tropicaux agricoles tels que le cacao, coton, huile de palme etc.)

L'évolution du trafic portuaire de Pointe-Noire peut être divisée en quatre grandes périodes : la première qui dura jusqu'en 1934 fut celle de la construction du CFCO, la seconde qui va de 1939 à 1946 correspond à l'installation du port moderne et au début de son exploitation dans les conditions économiques difficiles. La troisième, qui part de 1947 à 1953 fut marquée par un premier essor du trafic, mais interrompue momentanément par une crise brutale, mais heureusement temporaire. Et la dernière période avait fait accéder Pointe-Noire au rang de grands ports de la côte occidentale. Au cours des dix premières années, on pouvait difficilement parler de trafic portuaire. C'était d'abord sur la plage puis un Wharf de fortune qu'étaient débarquées les marchandises. Il s'agissait de ravitaillement pour les travailleurs des chantiers et les Européens de la « ville », mais de matériel, de ciment, de fer à béton, de rail, de Wagonnettes, de draisine etc¹⁰. Il y'avait donc un déséquilibre considérable entre les entrées et les sorties, les premières oscillant entre 10.000 tonnes et 40.000 tonnes, les secondes restant presque toujours en dessous de 10.000 tonnes. La tendance

¹⁰ Eric Zekelet, enquête orale n°20 du 26 mars 2017 à Pointe Noire

générale était cependant à une certaine augmentation puisque le tonnage manipulé passait de 7.000 tonnes en 1925 tonnes à 40.000 tonnes en 1934.

À partir de 1935, si la construction du port entraînait le maintien d'un certain nombre de trafic (importation de matériel et des biens d'équipements), le fonctionnement normal du CFCO provoquait un gonflement sensible des exportations. Même à la veille de la deuxième guerre mondiale, sur les entrées (57.000 tonnes, contre 37000 tonnes en 1939), le port était encore inachevé et semblait donner toute satisfaction et entraîner une certaine mise en valeur de l'hinterland puisqu'en 1938 ; son trafic dépassait déjà 125.000 tonnes bien que le seul quai de batelage ait été alors en service. Cet élan fut arrêté par la guerre et l'activité portuaire jusqu'en 1946 avait connu une succession de poussée et de chute qui traduisaient la désorganisation de l'économie.

En réalité, la brusque remontée de 1942 et 1943 (125.000 tonnes et 167000 tonnes) était due seulement au transit du matériel militaire et au ravitaillement de l'armée du général Leclerc, car lorsque le théâtre des opérations se transporta hors de l'AEF, le port ne vivait plus et le trafic passa à 50.000 tonnes (1944)¹¹. Après la guerre, on assista à une légère remontée grâce au rétablissement normal de liaisons entre l'Europe et Pointe-Noire. Mais, en 1946 le trafic avec 100.000 tonnes était à peine supérieur à celui de 1936. Ce fut seulement en 1947 que commença une nette progression par un premier bond à 170.000 tonnes qui eut d'ailleurs pour effet de perturber gravement le fonctionnement d'un organisme quelque peu endormi. Chaque mois de l'année 1945 apporta un flux permanent de la marchandise qui variait de 4.000 à 16.000 tonnes (moyenne mensuelle 7.900 tonnes 97.000t/an) le double de l'année précédente. La nature de ces importations était significative avec le ciment et le charbon (pour les locomotives) ; il fallait aussi compter beaucoup de véhicules, d'engins mécaniques et les produits alimentaires. (P. Vennetier, 1968, p. 380).

À partir de 1963, l'exploitation de manganèse gabonais avait fait du trafic portuaire un bon spectaculaire avec 570 000 tonnes considéré comme plafond à ne pas dépasser au cours d'une année. Or, les besoins croissants de l'industrie mondiale entraînèrent une révision immédiate des objectifs initiaux. Pointe-Noire avait ainsi évacué 912.000 tonnes en 1964, 1.190.000 tonnes en 1965, 1.125.000 tonnes en 1966. C'est

¹¹ Gabriel Kibamba, enquête orale n°16 du 22 février 2017 à Pointe Noire

ainsi que le port minéralier de Pointe-Noire devenait la plus importante zone d'activités alors que les autres produits d'exportations connaissaient aussi un accroissement de tonnage et que l'entrée manifestait une tendance identique. Le trafic général du port s'établissait au-dessus de 2.300.000 tonnes en 1966 ayant ainsi quintuplé au cours des dix dernières années et décuplé depuis 1948. (P. Vennetier, 1968, p. 381)

Après les indépendances, le trafic portuaire avait connu une évolution ou progrès exponentielle et depuis lors les importations et exportations avaient presque triplé nonobstant ces potentialités et ces importations des produits alimentaires et agricoles qui avaient connu une augmentation régulière au fil de ces années-là. La production alimentaire de nourriture fut au centre des préoccupations des pouvoirs publics. Ce secteur était reconnu comme un secteur potentiel qui pouvait jouer un rôle très important dans la croissance économique du Congo.

En effet, en 1975 le trafic du port était plus dominé par les exportations des matières premières lourdes. (Bois, manganèse, potasse, pétrole), ces quatre produits représentaient 4.843.000 tonnes sur 4.963.000 tonnes de trafic d'exportations. Les principales autres exportations furent les minerais divers (poly métaux Congolais, uranium Gabonais), le coton (de la R.C.A. et du Tchad) et divers produits agricoles (café, palmistes, tourteaux, cacao, sucre et mélasse). Les importations (637.000 tonnes en 1975) portent essentiellement en tonnage sur les hydrocarbures et divers produits pétroliers. (M.T.T.P, 1975, p. 26).

3. Problèmes et faiblesses du CFCO et du port de Pointe-Noire

Comme toutes entreprises, le CFCO et le port ont connu des problèmes de différents ordres.

3.1. Les difficultés du Chemin de Fer Congo-Océan

Les contraintes et les difficultés relevées dans le fonctionnement du CFCO portent sur les points ci-après :

- les voies et le matériel roulant étaient très mal entretenus, les délais d'acheminement des marchandises étaient devenus très

longs et la sécurité de la liaison n'était plus assurée comme par le passé. Le bois pouvait ainsi mettre plusieurs jours pour relier Brazzaville et Pointe-Noire. Le chemin de fer a vieilli, la voie n'était plus performante, et nécessitait une réhabilitation voire la refaire complètement.

- l'état de dégradation de voies, des équipements, la vétusté du matériel roulant et les conditions d'exploitation augmentent considérablement le temps de parcours ;
- de nombreux désaccouplements de boyaux et autres actes de vandalisme perpétrés par les tiers-personnes qui perturbent régulièrement la circulation des convois ferroviaires.

Le chemin de fer Congo Océan était caractérisé depuis les années 1970 par des problèmes de fonctionnement multidimensionnels notamment techniques. On releva un faible taux de disponibilité des locomotives et wagons qui n'arrivaient pas à satisfaire la clientèle¹².

Au niveau d'ouvrages d'art l'infrastructure était instable en plusieurs endroits surtout au niveau des ouvrages d'arts. La superstructure était fragilisée par de nombreuses cassures de rails et de points singuliers (rails usés, traverses métalliques cassées et fortement cintrées, éboulis) qui suscitaient des ralentissements temporaires¹³.

Plusieurs sites des ouvrages d'art avaient subi des modifications de l'environnement d'origine, minorant ainsi leurs possibilités d'évacuation des eaux, d'où l'ensablement exagéré des fossés latéraux dans les zones concernées, les obstructions répétées des petits ouvrages d'art (buses et dalots) et la pollution de la plateforme de la voie.

Et enfin au niveau commercial, les problèmes techniques impactaient négativement sur les performances commerciales. Ces contraintes techniques et commerciales se caractérisaient sur le plan financier par des tensions de trésorerie et le recours aux concours bancaires. Toutefois, en dépit de cette situation générale préoccupante, l'Etat congolais, qui consentait des efforts louables, s'investissait dans la recherche des financements extérieurs dont le processus était en voie d'aboutissement. Ces problèmes techniques avaient gravement affecté les performances commerciales qui s'étaient notamment traduites par une diminution du tonnage transporté par le chemin de fer.

¹² Georges Nkounkou, enquête orale n°4 du 28 février 2017 à Pointe-Noire

¹³ Alphonse Nkounka, enquête orale n°29 du 23 mai 2017 à Brazzaville

3.2. Les faiblesses du port de Pointe-Noire

Le port pour sa part était confronté à plusieurs difficultés surtout sur la question de la réduction des délais et les courts de passage portuaire préoccupaient énormément les usagers du port de Pointe-Noire. Ces deux modes de transports présentent jusqu'aujourd'hui un lendemain meilleur pour l'économie congolaise et des pays de la région Afrique centrale, et mérite un traitement particulier de la part des responsables politiques pour son rayonnement et dans les rangs des pays désenclavés d'Afrique à cause de ces deux infrastructures géantes.

Le port maritime de Pointe-Noire était confronté à plusieurs problèmes dans son fonctionnement. Il y'avait par exemple le problème fondamental de l'adaptation du fonctionnement des administrations publiques à l'évolution des activités portuaires ou à la modernité. On fait allusion aux services de douane, du commerce, phytosanitaires etc. Les entreprises privées qui évoluaient dans le port (transporteurs, acconage, transitaires, services de messagerie etc.) travaillaient de 7 h 30 à 18 h 00 alors que les différentes administrations publiques qui intervenaient s'arrêtaient à 14 h 00. Ce qui n'arrangeait guère les autorités portuaires qui subissaient des surcoûts des lourdeurs des administrations publiques. Il fallait donc adapter le fonctionnement des administrations publiques à la réalité qui voulait que dans un port, on pût travailler 24 h/24 h. Avec la possibilité de faire sortir la marchandise au moins jusqu'à 18h et même de nuit pour certains types de marchandises. La question de la réduction des délais et des coûts de passage portuaire préoccupait énormément les autorités de cette infrastructure.

Les difficultés économiques du Congo qui pesaient sur le secteur de transports alors que le port de Port de Pointe-Noire avait perdu une grande partie de son rôle de transit vers les pays enclavés n'ayant pas de voies de communications conséquentes au détriment d'autres sites sous régionaux concurrent sont Douala, Libreville, Matadi etc. Autant que le transport, les infrastructures dont le port et les terminaux à conteneurs sont un élément clé du développement du commerce international, véritable nœud de la mondialisation devenue ainsi un enjeu majeur. (C. Barros, 2016, p. 16).

Conclusion et perspectives

Le chemin de fer Congo-Océan est une véritable institution en République du Congo. En effet à l'exception de l'évacuation des bois du sud par route, le rail était le seul moyen de transports terrestres au Congo qui reliait le port de Pointe-Noire à la capitale Brazzaville.

À l'avenir, la mise en exploitation de nouveaux gisements miniers qui étaient prévus vers 2013 devaient impacter le chemin de fer.

La vive croissance économique du Congo (près de 10%) et le lancement de nouvelles activités notamment des ressources naturelles comme le cuivre lui offre un avenir prometteur. Ainsi, la production du fer et du cuivre par DMC Iron et Equatorial ressource. Ses productions installées sur le site de Mayoko (département du Niari, au sud du Congo) pourraient ajouter à elles seules plusieurs millions de tonnes annuelles de frêt à destination d'un terminal minéralier à construire près de Pointe-Noire. La Soremi pour sa part pourrait acheminer sa production de cuivre de Mfouati, transformé en lingots de 50kg que vers la ville côtière¹⁴.

La stratégie de développement du port de Pointe-Noire pour les années futures trouvait son fondement dans les orientations définies dans le plan national des transports (PNT) dont les objectifs étaient : les réhabilitations de la vocation de transit de l'axe trans-équatorial et le renforcement du rôle de Pointe-Noire comme principal port de transbordement de la sous-région. Pour atteindre ces objectifs, la direction générale du port avait entrepris une kyrielle d'actions à mener au Port de Pointe-Noire, un véritable saut technologique, et conforter son rôle de principale plate-forme de transbordements de la sous-région pouvant accueillir des navires de très grandes capacités et bénéficier d'une capacité de traitement de plus d'un million de conteneurs par an.

Lorsque le colonisateur prend possession du Congo, il découvre un territoire riche en matière première : bois, minerais, palmistes, caoutchouc etc. dont la métropole a cruellement besoin. Mais inexploitable faute de voie d'évacuation. C'est de cette volonté de mettre la main sur les richesses de ces nouvelles conquêtes que germa l'idée de relier le Congo à l'océan par le biais du rail. Les promoteurs de cette idée égocentrique étaient loin de s'imaginer que l'artère d'évacuation ferait plus tard jouer au Congo un rôle majeur dans la

¹⁴ Alphonse Nkouka, enquête orale n°24 du 16 juin 2017 à Pointe-Noire

desserte des produits vers l'hinterland et dans les pays de l'Afrique centrale.

Cette ligne construite pendant la période coloniale française servait surtout au transport vers l'hinterland et Brazzaville. Pointe Noire pour sa part avec son terminus maritime, le port, a fortement contribué au développement économique non seulement du Congo, mais aussi des pays voisins. À l'exception de l'évacuation des bois du Sud par la route, le rail était le seul moyen de transport terrestre reliant le port de Pointe Noire à la capitale Brazzaville.

Principale voie d'échange entre le fleuve et la mer, le chemin de fer Congo-Océan se trouve à la croisée des chemins, car le maillage du territoire national par un intense réseau des routes terrestres évacuant les forts tonnages des marchandises vers le port de Pointe Noire, interroge sur sa capacité à toujours demeuré l'épine dorsale de l'économie congolaise.

Quant au port de Pointe Noire, il demeure toujours la porte de sortie des matières premières et la porte d'entrée des produits manufacturés. Qu'on bien même des forts tonnages évacués par la voie ferrée se trouve faiblement compensés par les transports terrestres.

Globalement l'amélioration du trafic et de la qualité de service plus généralement des réformes structurelles devraient être engagés au sein de ces deux entités pour leurs permettent de jouer leur rôle moteur de l'économie congolaise et de soutenir faisant la compétitivité ou la concurrence dans l'espace sous régionale

Sources et références bibliographiques

1. Les Sources

1.1. Sources orales

BAKALA Blaise, enquête Orale n°8 du 21 mars 2017 à Brazzaville ;
DIANZINGA Scholastique, enquête Orale n°6 du 12 décembre 2018 à Brazzaville ;
MBOUSSI Serge, enquête Orale n°9 du 21 mars 2017 à Brazzaville
MOUNTOU Emmanuel, enquête Orale n°2 du 07 février 2017 à Pointe-Noire.

NKOUNKOU Georges, enquête Orale n°1 du 02 décembre 2016 à Pointe-Noire.

NZAMBA Marcel, enquête Orale n°3 du 07 février 2017 à Pointe-Noire.

PINDOU Romain, enquête Orale n°4 du 17 mars 2017 à Dolisie.

TCHICAYA Faustin, enquête Orale n°5 du 25 mars 2017 à Pointe-Noire.

ZEKELET Eric, enquête Orale n°7 du, 12 mars 2017 à Pointe-Noire.

1.2. Sources numériques

[http://Brazza.mag.com/le port/Autonyme de Pointe-Noire. Poumon économique du Congo.](http://Brazza.mag.com/le_port/Autonyme_de_Pointe-Noire_Poumon_economique_du_Congo)

1.3. Sources imprimées

Ministre des Transports et des Travaux Publics, 1975, l'ATC en cinq ans, Brazzaville.

Ministère des transports et de l'aviation civile, 1987, compte rendu d'activités 1986.

Rapport d'audit environnemental du chemin de fer Congo-Océan, 2009, version finale.

2. Références bibliographiques

ANDRIAMIRADO Sennen, 1984, *Le défi du Congo Océan ou l'épopée d'un chemin de fer*, Paris.

BARROS Christian, 2016, *Congo économique n°36 Brazzaville*.

BOUBOUTOU Hélène, 1976, *La géographie de la République Populaire du Congo*, Paris, Hatier.

CESAIRE Jean Marc, 2009, *Guide d'affaires et d'investissements au Congo*, Paris.

GAMANDZORI Joseph, 1987, *Chemin de fer, ville, travail (1921-1953)* Paris, Université Paris VII.

MALIKI Christian, 2008, *Les ports maritimes africains : Recherche bibliographique*, mémoire de DEA de Géographie, Brazzaville, Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Université Marien Ngouabi.

- MALIKI Christian, 2017, « Le port autonome de Pointe-Noire : perspectives de développement d'une infrastructure de transport » dans P. Moundza, *Géographie du Congo. Mélanges offerts au Professeur B. M. Mengho*, Paris, L'Harmattan, p. 141-159.
- MBOUKOU MBOUNGOU Dieudonné, 2015, *Transport et structuration spatiale : Quel impact sur l'organisation socio-politique et le développement du Congo Brazzaville*. Brazzaville.
- MOUNDZA Patrice, 2013, *Le Chemin de Fer Congo-Océan, facteur de développement local dans le département de la Bouenza*, Thèse de doctorat de géographie, Brazzaville, Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Université Marien Ngouabi.
- OBENGA Théophile, 2010, *Bilan et perspective de développement économique de la République du Congo Brazzaville (1960-2010)*, Brazzaville.
- POURTIER Roland, 2007, *Les chemins de fer en Afrique Subsaharienne entre le passé révolu et recomposition incertaine*, Paris.
- SIBILLE Blandine et MINH Tran Tuan, 2010, *Congo-Océan : de Brazzaville à Pointe-Noire (1873-1934)*, Paris.
- SORET Marcel, 1961, *Le Chemin de fer Congo Océan et son importance économique et sociale*, Lyon.
- VENNETIER Pierre, 1968, *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville*, Paris, ORSTOM.