



Cover Page



DOI: <http://ijmer.in.doi./2022/11.10.34>  
[www.ijmer.in](http://www.ijmer.in)

## LES VILLES DE BRAZZAVILLE, DOLISIE ET POINTE-NOIRE: DES DONS DU CHEMIN DE FER CONGO-OCEAN 1882-1934

**Martin Pariss**

VOUNOU, Enseignant Chercheur  
Maitre-Assistant à L'École Normale Supérieure  
(Université Marien Ngouabi)

### Résumé

Pointe-Noire, Dolisie et Brazzaville sont des villes nées de l'époque coloniale. Le fait principal à la naissance de ces villes fut la construction du chemin de fer entre le lac du fleuve Congo (Pool) et l'Océan Atlantique dans le territoire du Moyen-Congo. De la sorte, l'on peut affirmer que ces trois agglomérations sont un don du chemin de fer. Comment ce chemin de Fer, connu sous le nom du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) a-t-il contribué à la création de ces trois villes citées ? Cette étude répond à la question dans l'objectif de contribuer à la connaissance historique des espaces urbains moderne dans le sud de l'actuelle République du Congo. Elle utilise la méthodologie basée sur l'exploitation des archives et des documents bibliographiques.

**Mots-clés :** Pointe-Noire, Dolisie, Brazzaville, CFCO, Villes.

### Abstract

Pointe-Noire, Dolisie and Brazzaville are cities born ou of the colonial era. The main fact at the birth of these cities was the construction of the railway beteen the lake of the Congo River (Pool) and the Atlantic Ocean in the territory of Moyen Congo. In this way, we can affirm that these three agglomerations are a gift of the railway. How did this railways known as the Chemin de Fer Congo-Ocean (CFCO) contribute to the creation of these three cities? This study answers this question with the aim of contributing to the knowledge of the historical establishment of urban spaces in the south of the current Republic of Congo. It uses the methodology based on the exploitation of archives and bibliographical documents.

**Keywords:** Brazzaville, Dolisie, Pointe-Noire, CFCO, Cities.

### Introduction

Le Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) est un ouvrage économique dont les travaux de construction avaient démarré le 6 février 1921 à Brazzaville. Ce chemin de fer allait modifier économiquement et socialement le Moyen-Congo (nom par lequel on désignait le Gabon et la République du Congo entre 1903 et 1906, puis uniquement l'actuelle République du Congo jusqu'au 28 novembre 1958). L'urbanisation de certains espaces traversés par cette voie ferrée, entre les années 1930 et 1940, fut la conséquence directe de cet ouvrage économique captivant. En effet, les villes de Pointe-Noire (1922), de Dolisie (1933) sont nées avec le rail. Brazzaville l'est aussi dans la mesure où son développement urbain s'est opéré à la faveur des travaux du Chemin de fer Congo-Océan. Le premier coup de pioche donné par madame Louise Augagneur<sup>1</sup> pour le démarrage des travaux de cette structure à Brazzaville en 1921 allait donner un nouvel élan à la croissance urbaine de Brazzaville. En dépit de sa fonction de capitale de l'AEF acquise à partir du 10 janvier 1910, cette ville présentait encore un aspect villageois jusqu'en 1928 à en croire un voyageur de l'époque, Albert Londres (1929), cité par Ieme Van Der Poel (2006, p. 98), qui fit, à propos de Brazzaville l'observation suivante:

Enfin, le dixième jour, je touchai le village de Brazzaville. Brazzaville n'est qu'un village. En face, de l'autre côté du fleuve Congo, il est une ville, une ville moderne vivante, une ville, quoi! Elle s'appelle Kinshasa... mais elle est Belge.

Si Brazzaville fut fondée en 1880, son développement rapide le fut avec le Chemin de Fer Congo-Océan. Quant à Dolisie et Pointe-Noire, leurs dates de fondation sont étroitement liées aux chantiers ferroviaires. Toutefois, les trois villes ont ceci de commun : les débuts de leur croissance urbaine commence en 1934. Ces trois villes étant de naissance coloniale, le mot ville ici renvoie à l'aménagement d'un espace de la colonie d'après la conception urbaine de la Métropole.

<sup>1</sup> Epouse de Victor Augagneur Gouverneur Général de l'AEF (Afrique équatoriale française) 1920-1923.



Cover Page



Sur la question de la conséquence socioéconomique du CFCO et son influence sur l'évolution de l'espace urbain au Congo, il existe des travaux : Joseph Gamandzori, 1987, Chemin de fer, villes et travail au Congo, 1921-1953, thèse de doctorat, Lyon ; Patrice Moundza, 2013, Le chemin de fer Congo-Océan : facteur de structuration de l'espace dans le département de la Bouenza, thèse de doctorat, Brazzaville ; Marcel Soret, 1970, Le chemin de fer Congo-Océan, son importance économique et sociale, thèse de doctorat, Lyon ; Daniel Loumouamou, 1984, L'influence du chemin de fer Congo-Océan sur la région traversée entre Brazzaville et Matoumbou en République Populaire du Congo, thèse de doctorat, Bordeaux.

Comment cette voie ferroviaire a-t-elle contribué à la création des localités de Dolisie et Pointe-Noire et à leur urbanisation ? En d'autres termes, quelles sont les dynamiques endogènes et exogènes qui ont conduit à la mise en place et au développement de ces trois villes ? L'étude vise à saisir l'évolution de ces villes congolaises, création coloniale, en rapport avec le chemin de fer entre 1882 et 1934.

L'analyse s'appuie sur l'exploitation des documents d'archives et bibliographiques. Deux points en constituent le plan : premièrement l'idée du Chemin de Fer entre le fleuve Congo et l'océan Atlantique ; deuxièmement la naissance des villes au Moyen-Congo, des dons du rail.

### 1. L'idée du Chemin de fer Congo-Océan et sa mise en exécution

L'idée d'un chemin de fer entre le Stanley-Pool ( le lac du fleuve Congo, frontière naturelle entre Kinshasa et Brazzaville et en même temps un département) et l'Océan Atlantique est de Pierre Savorgnan De Brazza<sup>2</sup>. L'itinéraire qu'il donna dans son imagination est, en gros, celui exploité aujourd'hui en République du Congo. Dans sa correspondance adressée au Ministre français des colonies le 28 avril 1882, De Brazza cité par H. Brunshwig (1972, p. 22), écrit : « Je puis vous affirmer que la vallée du Niari est la seule voie praticable pour l'établissement du chemin de fer entre l'Atlantique et le Stanley-Pool ».

La même année, au mois d'octobre, il défendit avec vigueur son idée de chemin de fer à l'Union des Chambres Syndicales de France: « Quand une voie ferrée demanderait, pour joindre la côte au point de jonction des grandes routes du centre africain, une dépense d'un million par kilomètre elle vaudrait que l'on fit ce sacrifice » G. Sautter, (1967, p. 220).

Il insistait souvent dans ses interventions orales comme écrites sur l'itinéraire que ce dernier devait prendre:

Le bassin du Niari est séparé de celui du Congo par des montagnes qui ne laissent entre elles qu'un seul passage facile. Ce passage est situé à la hauteur du centre formé par le Niari à son confluent avec le Ndouo de sorte que la véritable voie de communication entre Ntamo et l'Atlantique se dirige presque droit à l'ouest, sans présenter d'autre obstacle à la construction d'une ligne ferrée que le passage du col entre la vallée du Djoué, qui débouche à l'Atlantique (P. S. De Brazza, 1883, p. 45).

Depuis cette idée de chemin de fer, il y eut des études de terrain pour son exécution ; il y eut des débats interminables sur son tracé et surtout sur son terminus maritime. Sur dernier point les débats tournaient autour de trois points côtiers à savoir : la Pointe-Banda, le Loango et Pointe-Noire. Ces débats retardèrent le début des travaux de construction du chemin de Fer Congo-Océan. Bien sûr comme l'écrit Scholastique Dianzinga (2010, p. 382) : « Le vote de la loi du 13 juillet 1914 peut donc être considéré comme une étape décisive. Ce texte autorisa la construction du chemin de fer et les ports de Brazzaville et de Pointe-Noire ».

Il avait fallu attendre encore sept années avant que le gouverneur général de l'AEF d'alors, M. Victor Augagneur avec toute son autorité lança des travaux du chemin de fer Brazzaville-Océan le dimanche 6 février 1921:

Décidé à ne pas laisser traîner les choses, le Gouverneur Général Augagneur mit la machine en branle, et « le 6 février 1921, dans l'allégresse générale, Madame Augagneur donnait à Brazzaville, le premier coup de pioche ». Quant au terminus du tronçon maritime, après avoir hésité un certain temps, le ministre se rangea par un télégramme du 1<sup>er</sup> juillet 1921, à l'avis du chef de la Fédération, qui, quelques semaines auparavant, avait demandé au département « que son choix de Pointe-Noire fut rapidement ratifié. Si Pointe-Noire l'emportait, c'est que le tracé des Batignolles, qui aboutissait là, restait le seul à avoir été étudié en détail. Les travaux commencèrent à Pointe-Noire l'année suivante (G. Sautter, 1967, p. 233, 234).

<sup>2</sup> Pierre Savorgnan De Brazza, est l'explorateur français d'origine italienne est à l'origine de la création des colonies d'Afrique équatoriale française (1875 et 1882).



Cover Page



Le coup de pioche a été lancé à Brazzaville en 1921 et le début effectif des travaux a eu lieu à Pointe-Noire en 1922. La construction de ce chemin de fer a eu pour conséquence la naissance des premières villes moderne du Moyen-Congo : Brazzaville, Pointe-Noire et Dolisie.

## 2. La naissance des villes au Moyen-Congo

Les villes du Moyen-Congo sont des créations coloniales, conséquence de la volonté du colonisateur d'aménager des habitats traditionnels d'après les principes et les techniques de l'urbanisation de la Métropole. Dans ce sens, on peut donc parler de création de villes modernes répondant aux normes cadastraux. Car dans l'ancienne époque, comme l'écrit Y. Berton-Ofouéme (2010, p. 97):

Les villes d'Afrique centrale étaient fragiles par leur caractère temporaire et par les matériaux dont elles étaient faites. L'organisation des villes présentait un ordre lâche autour du palais royal ou princier : pas de plan rigoureux, mais une disposition qui reflétait la hiérarchie sociale. Les concessions se disposaient comme au hasard dans l'espace disponible, et les sentiers serpentaient entre les arbres et les hautes herbes, les clôtures et les haies.

Certes, la modernité qu'apporta la colonisation au plan urbain est indéniable au Congo. Cependant, on peut faire remarquer que les anciennes dispositions de l'habitat en Afrique centrale ne furent pas au gré du hasard. Ce fut un ordre réfléchi pour des raisons sécuritaires, d'unité et d'approvisionnement alimentaire. Par exemple la grande voie au long de laquelle s'alignaient de chaque côté les cases, était le symbole de la cohésion sociale et politique. Puis vint la colonisation française qui entraîna la naissance des villes modernes:

Le caractère fondamental des villes en Afrique centrale et, tout particulièrement au Congo a été défini en une formule lapidaire par Jean Dresch: « La ville, création de blancs se peuple de noirs ». Création de blancs, donc très récente, avec les fonctions que le blanc voit à la ville, elle se peuple de noirs qui tentent d'y introduire toutes leurs coutumes, leur système économique et social, leur genre de vie. Et la synthèse donne un type original... (M. Soret, 1970, p. 404).

Le caractère de ville moderne création de blanc a été gardé dans la mémoire collective des congolais par l'expression : Mboka mondélé en lingala et Bwala mundélé en kituba. Les trois bwala ya mindélé du Moyen-Congo naquirent du Chemin de fer Congo-Océan.

### 2.1. Brazzaville

De par leur origine, la position des trois villes (Brazzaville, Dolisie et Pointe-Noire) est nette : elles sont là pour le chemin de fer M. Soret, (1970, p. 402). En effet pour Brazzaville par exemple:

Brazzaville c'est au plus près de la côte le nœud idéal de communications: vers l'Ouest, l'axe unique et uniquement terrestre reliant l'arrière-pays à la mer et, vers le Nord, tout un éventail de directions dont le fleuve, la voie facile, peu onéreuse. La situation est tellement idéale que les Belges ont eux aussi, installé la capitale des 2 350 000 km carré de leur colonie face à Brazzaville sur l'autre rive du Congo (M. Soret, 1970, p. 402).

La situation idéale de Brazzaville<sup>3</sup> pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer entre le Stanley-Pool et l'océan Atlantique avait été remarquée dès 1882 par Pierre Savorgnan De Brazza. L'essor urbain de Brazzaville fut le corolaire de ce chemin de fer. Brazzaville est fondée le 3 octobre 1880. La ville coloniale a pris la succession d'une agglomération précoloniale constituée de plusieurs bourgs dont Mfoa vers l'actuel Hôtel de ville, Mpila, Okila vers l'école de peinture de Poto-Poto. Le nouveau poste français ne sera construit que quatre ans après l'établissement de la ville, en 1884. La ville se développe lentement, largement distendue sur la rive nord du fleuve. Les vagues de constructions successives de son centre cumulent les attributs du pouvoir colonial: le Plateau, siège du pouvoir politique en 1887; la Plaine et ses factoreries en 1888; le Tchad et ses casernes en 1900 et enfin les deux vrais lieux de vie indigènes que sont Poto-Poto et Bacongo. « Mais Brazzaville ne sera dotée d'un plan d'urbanisme qu'en 1925, quatre ans après le démarrage du CFCO<sup>4</sup> ». En effet, avec le chemin de fer, Brazzaville s'urbanise en raison entre autres des besoins et activités économiques occasionnés par le chemin de fer. Les propos de F. Bernault, 1996, cité par Patrice Moundza (2013, p. 23), traduisent cette réalité. En effet cette auteure affirme:

<sup>3</sup> C'est le 1<sup>er</sup> juillet 1881, que la Société de Géographie attribua le nom de « Brazzaville » à la station que Pierre Savorgnan De Brazza fonda en 1880.

<sup>4</sup> Le Petit futé Congo-Brazzaville, 2012-2013.



Cover Page



Le rail fut le seul investissement de réelle importance consenti avant guerre par la colonie. Rendu indispensable aux yeux de l'administration par le développement des échanges entre Brazzaville et Pointe-Noire, débouché maritime de la colonie, et par l'inanité de la voie d'eau et de terre, le Chemin de Fer Congo-Océan devint à partir de 1934, l'artère économique du Moyen-Congo.

En devenant l'artère économique, le CFCO favorisa la mise en place des villes d'après la conception française au Moyen-Congo. Brazzaville en tant que terminus fluvial de cette voie ferrée tira profit de cette réalité pour son développement urbain.

Il semble que dès 1882, lorsque De Brazza défendit la nécessité d'une voie ferrée entre le Stanley-Pool et l'Océan, l'opinion coloniale s'accorda pour que Brazzaville en soit le point de départ. C'est ce qui expliquerait les premières constructions coloniales entre 1884 et 1887. L'un des grands artisans de ces œuvres était Charles De Chavannes fervent disciple de De Brazza Il encouragea et ordonna les missions d'études pour l'établissement des voies de communications qui relieraient Brazzaville et l'Atlantique. Ainsi, délégué à Brazzaville du commissaire général de la République dans l'Ouest africain, Charles De Chavannes (1887) fait poursuivre le travail de Léon Jacob (1886) consistant à étudier l'espace compris entre le Stanley-Pool et l'Océan. Ce furent des études globales pour la faisabilité d'une voie ferrée ou d'une voie navigable sur le Niari ou encore d'une voie terrestre. Ainsi Brazzaville prenait de l'importance avec la mise en exécution du chemin de fer.

Le plan d'urbanisation de Brazzaville en 1925 avait démarrée quatre années plus tôt en 1921. C'est dire que le CFCO donna un élan de développement urbain à la ville dormante de Brazzaville. Ville du chemin de fer Congo-Océan, et cela est remarquable, le centre-ville de Brazzaville se développa autour de sa gare ferroviaire.

Bien que fondée en 1880, la ville de Brazzaville doit son développement par le chemin de fer Congo-Océan à partir de 1921. Même si bien avant l'idée d'y fixer la terminaison fluviale de ce chemin de fer entre 1884-1887, un début d'urbanisation s'était amorcé.

## 2.2. Dolisie

Dolisie c'est sur l'axe Brazzaville-Pointe Noire, le seul endroit où un centre axe, presque perpendiculaire, puisse pénétrer, sans trop de difficultés par le fond du synclinal jusqu'à l'autre extrémité du Gabon et vers le sud en longeant le dernier chaînon, au Cabinda et sur les riches plateaux du Mayombe belge : si les Belges avaient maintenu leur projet de réunir leur chemin de fer du Mayombe au CFCO ce n'est pas, comme on le proposait par Boko-Songho et Loutété que la liaison aurait pu se faire, mais par Kimongo et Dolisie (M. Soret, 1970, p. 403).

La situation géographique de Dolisie, correspond au tracé ferroviaire que défendait Pierre Savorgnan De Brazza car écrivit-il en avril 1882 au Ministre français des colonies : « je puis vous affirmer que la vallée du Niari est la seule voie praticable pour l'établissement du chemin de fer entre l'Atlantique et le Stanley-Pool ». (M. P. Vounou et R. Mbinda-Nzaou, (2015, p. 87).

La ville de Dolisie est, en effet, située dans la vallée du Niari. Lorsqu'en 1883, après la prise de possession de la côte congolaise pour le compte de la France, De Brazza fit tout son possible pour la reprendre aux mains de Belges. Pour ce faire, il organisa une expédition dans la dite vallée pour une contre-possession. Alors, il confia la mission à Albert Dolisie. Ce dernier réussit à « signer » des traités de possession avec les chefs locaux et fonda une station qu'il nomma Niadi-Loudima. Dans sa correspondance, il rend compte de son expédition dans la vallée du Niari en ces termes:

Je laissai le docteur Gros et le fourrier Cholet à Niadi-Loudima, avec mission d'y établir un poste, de communiquer rapidement avec Loango et de vous informer de cette première partie du voyage, M. Gros avait pris des notes, et je lui avais communiqué toutes les données topographiques que je possédais. On devait construire une case. Le terrain était légalement à nous. Notre situation dans le pays était conforme au droit et à la morale. Niadi-Loudima devenait la première étape vers Brazzaville<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Correspondance d'Albert Dolisie in Charles Dechavannes, 1932, *Un collaborateur de Brazza, Albert Dolisie*, Paris, p. 87-92.



Cover Page



À la fondation de Niadi-Loudima, la vallée du Niari était occupée par deux puissances européennes en compétition : la Belgique et la France. Cette compétition eut son dénouement à la Conférence de Berlin en 1885. En effet, après la conférence de Berlin, le Lieutenant Rouvier écrivit en décembre 1885 au Ministre français de la marine et des colonies ce qui suit:

La veille de notre départ pour l'intérieur ... le capitaine Grant Elliot recevait une dépêche de l'administration par intérim de l'Etat Indépendant du Congo, l'avisant que le gouvernement français avait repris la province du Kouilou-Niadi pour la somme de 30 000 francs (Archives du Congo-Gabon dossier III-10 (106)).

Ainsi s'accomplit la volonté de De Brazza. La vallée du Niari passa en cette année de l'occupation belge à l'occupation française. Avec l'acquisition du Niari, l'itinéraire général du chemin de fer Stanley-Pool-Atlantique pouvait se mettre en marche. C'est dans ce contexte qu'eurent lieu les études de Léon Jacob et du capitaine Pleigneur évoquées plus haut. Dans la vallée du Niari, l'administration coloniale française étendit son autorité sur deux points : Loudima et Bouansa. Le Sergent Cholet est nommé chef de poste administratif de Loudima en 1885. Loudima devint jusqu'en 1933 un pôle important dans l'organisation et l'administration de la vallée du Niari. Dans l'exécution du projet de chemin de fer, il fut créé une circonscription du Chemin de fer capitale Loudima en 1921 .

L'avancée des travaux du chemin de fer allaient faire perdre à Loudima cette position au profit de Boungoundou-Loudima. En 1932, les travaux étaient considérablement avancés. La présence du Gouverneur Antonetti accélérât chaque jour les travaux et dès 1932 malgré de graves problèmes politiques et financiers, il pouvait annoncer leur achèvement pour 1934. Au 1<sup>er</sup> octobre 1932, dans la section de Pointe-Noire, la plateforme est en effet terminée jusqu'au Kilomètre 132 sur le flanc du mont Bamba et la voie définitive posée et exploitée jusqu'à Mvouti. Les travaux se poursuivirent jusqu'au kilomètre 172, limite du secteur des Batignolles... » (M. Soret, 1970, p. 153).

À partir de Pointe-Noire, le kilomètre 172 correspond à Tao-Tao ou Malemba, non loin de Dolisie. Cependant à l'époque, la zone ne s'appelait pas encore Dolisie, mais Loubomo. Il semble que le site de Loubomo ait été choisi pour devenir un grand centre du chemin de fer en 1932. Car déjà en 1933, M. Blanchet y construit le premier bâtiment administratif colonial à l'emplacement de l'actuel Hôpital de référence de Dolisie. Ce bâtiment administrait, outre les derniers chantiers à l'orée du Mayombe, la construction de la gare de Loubomo. M. Blanchet établit le plan primitif de ce qui allait devenir la ville de Dolisie. C'est de cette façon que la ville de Dolisie est née. La ville de Dolisie est créée en 1933. Elle s'appelait alors Loubomo du nom de la grande rivière qui l'arrose. A la fin des travaux en 1934, lorsque Raphaël Antonetti attribue les noms aux gares du Chemin de fer Congo-Océan celle de Loubomo reçoit celui de Dolisie qui deviendra en même temps le nom de la ville. La ville de Dolisie fut fondée consécutivement à la date de la mise en place d'un centre administratif du CFCO en 1933 sur le site d'un ancien cité précoloniale appelée Boungoundou-Loubomo. A partir de 1934, elle connu un développement appréciable qui fit dire à M. Soret (1954, p. 23):

Rien ne semblait en effet, il y a 20 ans, prédestiner le petit poste de Loubomo à devenir une des plaques tournantes du sud de l'AEF. Née de la construction du rail (terminé en 1934) et de la route, dotée de son nom en hommage à la mémoire d'Albert Dolisie, le compagnon de De Brazza, la ville vit son importance s'accroître surtout au lendemain de la seconde guerre mondiale, lors du brusque développement économique du pays.

Dolisie a l'atout d'être au carrefour de plusieurs itinéraires comme l'affirme (M. Soret, 1954, p. 23).

**Et plus loin il poursuit:**

Cette importance tient au fait qu'elle est un relais obligatoire, au tiers seulement du trajet Pointe-Noire-Brazzaville, mais plus séparée du chef-lieu du territoire par la difficile traversée du Mayombe que de la capitale fédérale distante de 400 km. C'est en effet Dolisie qui dessert de nombreux postes jusqu'au Gabon, tels que Franceville et Okoudja qui, à quelques 750 km, n'ont d'autre débouché.

Mais c'est le rail qui mit la lumière sur cet aspect quelque peu naturel. L'on peut se demander si sans le CFCO, la zone où on bâtit la ville de Dolisie allait servir de carrefour et de lieu de transit jusqu'à ce jour. Il est assez clair que la ville de Dolisie est fille du chemin de fer Congo-Océan. Tout comme Brazzaville, en sa qualité de fille du chemin de fer, le centre-ville de Dolisie s'était formé autour de la gare ferroviaire.



Cover Page



### 2.3. Pointe-Noire

Tout comme la ville de Dolisie, celle de Pointe-Noire est l'acte même du chemin de fer. Ainsi, le décret du 11 mai 1922 est considéré généralement comme l'acte ayant consacré la création de cette ville. En effet, le choix définitif de Pointe-Noire comme « terminus maritime » du chemin de fer que confirme ce décret créa les conditions de conformer l'organisation de cet espace aux intérêts coloniaux S. Dianzinga ( 2010, p. 385). L'urbanisation de l'espace qui allait suivre fut étroitement liée aux attentes économiques que suscitait le chemin de fer. Le plan de développement de la ville s'organisait autour de la gare ferroviaire et de ses environs où s'étendaient les bureaux consacrés aux travaux de construction du chemin de fer. Dans son expansion, ce plan allait intégrer des villages de Mbou-Mvou-Mvou, de Djindji, de Mpita, de Mvoumvou... De 1922 à 1934, le développement de Pointe-Noire fut relativement rapide au fur et à mesure que se construisait et s'achevait le chemin de fer.

#### En effet:

La ville européenne se densifia entre 1923 et 1926 avec l'implantation des bâtiments des travaux publics, l'hôtel des postes, la Douane, la prairie, le phare. En 1927, on construisit l'hôpital en face de l'emplacement de la gare et de nombreux logements de fonctionnaires. Une année plus tard à cette liste s'ajoutaient l'école urbaine, les bureaux de l'administration, la mission, le tribunal, la case de passage officielle, la gare maritime, le camp des gardes et les bâtiments commerciaux (...). Au début des années 1930, seul le quartier Djindji offrait véritablement l'aspect d'un quartier achevé (...). Lorsque le 10 juillet 1934 le gouverneur général Antoneti inaugura le chemin de fer, Pointe-Noire affirmait déjà les caractéristiques d'une ville ordonnée avec des rue et avenues bien tracées (S. Dianzinga, 2010, p. 390).

Tout comme ses deux sœurs Brazzaville et Dolisie, filles du chemin de fer, le point de départ du centre-ville de Pointe-Noire demeure la gare du CFCO. Le chemin de fer terminé fut un grand facteur de peuplement et développement économique de ces trois villes ferroviaires. A la fin des travaux du CFCO, voici l'espoir qu'on plaçait à Pointe-Noire:

Pointe-Noire jouera tôt ou tard dans l'Atlantique équatorial, le rôle de ses devancières dans l'Atlantique occidental : grand port de commerce en temps de paix, et base de ravitaillement de notre flotte en temps de guerre ; escale obligatoire sur la grande route du Cap; point de transit pour les échanges rapides entre l'Amérique du Nord et l'océan Indien, lorsque l'inévitable soudure avec les réseaux voisins étant faite, le Congo-Océan sera devenu effectivement ce qu'il est déjà en puissance : une des transafricain (P. Vennetier, 1968, p. 276).

Pointe-Noire possède un autre atout qui fit son développement urbain : son port maritime (porte Océane de l'Afrique centrale construit entre 1934 et 1939. Mais l'on peut se demander s'il eut été possible d'avoir le port sans CFCO dans le contexte de la construction de ces deux ouvrages. Il semble bien clair que le chemin de fer obligea la construction du port. En ce sens Pointe-Noire est d'abord une ville de rail, né avec le rail avant que, et c'est d'ailleurs dans l'enthousiasme de l'inauguration du CFCO terminus, que l'on lança les travaux du port en 1934.

#### Conclusion

Brazzaville, capitale politique; Dolisie, capitale de l'or vert et Pointe-Noire, capitale économique font aujourd'hui figures de trois premières et grandes villes du Congo. Elles sont créées à l'époque coloniale. Le besoin pressant d'établir une ligne de chemin de fer entre le fleuve Congo et l'océan Atlantique, les fit naître sur son tracé. Brazzaville est la terminaison fluviale de la voie ferrée et c'est là qu'un dimanche 6 février 1921 que fut donné le coup du démarrage du CFCO. Pointe-Noire en est le terminus maritime. Dolisie est le trait d'union entre les deux extrémités. C'est le chemin de fer qui les disposa ainsi. C'est autour de leurs gares ferroviaires que se développèrent l'urbanisation de ces trois villes. Leurs premiers plans d'urbanisme furent consécutifs aux travaux du CFCO: 1924 pour Pointe-Noire, 1925 pour Brazzaville; 1933 pour Dolisie. Les trois villes sont nées suivant le tracé ferroviaire imaginé par De Brazza à savoir: le Congo et l'Atlantique en forment les bouts, tandis que le Niari tient le milieu. Les trois villes sont donc des dons du chemin de fer Congo-Océan.

#### References

- BERNAULT Florence, 1996, Démocraties ambiguës en Afrique centrale. Congo-Brazzaville,
- Gabon: 1945-1965, Karthala, Paris.
- BERTON OFOUEME Yolande, 2010, « Les aspects humains ». Histoire générale du Congo, T.1, pp. 80-113.
- BRUNSCHIG Henry, 1972, Brazza l'explorateur. Les traités Makoko (1880-1882), Paris-La Haye, Mouton.



Cover Page



- DE BRAZZA Pierre Savorgnan, « Voyages d’explorations de M. Savorgnan De Brazza. Ogooué et Congo », Revue Coloniale et Maritime, 1883, tome LXXVII; LXXVIII-LXXIX.
- DIANZINGA, Scholastique, 2010, « Pointe-Noire: une ville coloniale (1883-1958) », Annales de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, n° 4, 2<sup>ème</sup> semestre, Université Marien Ngouabi, République du Congo.
- GAMADZORI Joseph, 1987, Le Chemin de Fer, villes et travail au Congo. 1921-1953. Université Paris VII, France.
- GAMADZORI Joseph, 2007, « Pierre Savorgnan de Brazza et la mise en valeur du Congo Français (1875-1905) », Les Cahiers de l’IGRAC, numéro 2, Brazzaville, pp. 15-23.
- LE PETIT FUTE Congo Brazzaville, 2012-2013.
- LOUMOUAMOU Daniel, 1984, L’influence du chemin de fer Congo-Océan sur la région traversée entre Brazzaville et Matoumbou en République Populaire du Congo, Université de Bordeaux III.
- MOUNDZA 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-Congo (ronéo).
- POEL, Ieme Van der, 2006, Congo-Océan, un chemin de fer colonial controversé, T.1, L’Harmattan.
- SORET, Marcel, 1954, Démographie et problèmes urbains en AEF. Poto-poto-Bacongo-Dolisie, Mémoires de l’Institut D’Etudes Centrafricaines, Brazzaville (AEF), n°7, Mont Pellier.
- SORET, Marcel, 1970, Le Chemin de Fer Congo-Océan, son importance économique et sociale, Thèse des Lettres et Sciences Humaines de l’Université de Lyon.
- SAUTTER, Gilles, 1967 « Notes sur la construction du chemin de fer Congo-Océan (1921-1934) », Cahiers d’Études africaines, Vol.7, n° 26, Paris, pp. 219-299.
- VOUNOU, Martin Pariss et MBINDA NZAOU Roland: « Albert Dolisie a-t-il fondé la ville de Dolisie ? Cahiers Congolais d’Anthropologie et d’Histoire, n° 17, juin 2015, pp. 85-92.

#### Sources

- ARCHIVES Congo-Gabon III, Dossier 10-(106)
- JOURNAUX Officiels de l’Afrique Equatoriale Française, 1922, 1924,1925.