

II - LA ZONE DU CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN

Se proposant d'étudier toutes les conséquences de la création du chemin de fer Congo-Océan, entre Pointe-Noire et Brazzaville, M. SORET décrit dans une thèse de doctorat qui n'est pas encore publiée, la zone s'étendant de la Lefini à la mer.

La zone étudiée déborde donc largement les pays du Niari, car elle comprend les deux grandes villes de Brazzaville et Pointe-Noire et leurs environs.

Nous avons repris dans la première partie de ce volume ce qui avait trait à la situation démographique des préfectures du Niari, et, dans l'atlas régional, les cartes de densité de la population.

Nous utilisons également les observations de M. SORET dans la synthèse générale.

On trouvera ici le plan même de la thèse de M. SORET.

Après une introduction sur les chemins de fer tropicaux d'Afrique (Conditions de la construction. Caractéristiques techniques. Trafic comparé), M. SORET étudie dans une première partie le milieu naturel que constitue la zone du CFCO, et le milieu économique et humain avant la construction de la voie.

Le milieu naturel :

- esquisse morphologique ;
- esquisse géologique, distinguant les six régions suivantes : le bassin côtier - le massif du Mayombe - le synclinal Ngounié - Nyanga - Niari - le plateau des Cataractes - le Pool et les plateaux Batékés - le massif du Chaillu.
- les minéralisations dans le Mayombe, le Niari et le Chaillu,
- climatologie ;
- hydrographie ; le bassin du Niari, et, partiellement celui du Congo. Hydrographie et voies de communication ;
- biogéographie (esquisse de géographie botanique, l'obstacle de la forêt, la vie animale).
- pédologie, en distinguant les six régions naturelles mentionnées à propos de la géologie.

Le milieu économique et humain :

Il est présenté tel qu'il existait avant 1934, date d'achèvement du CFCO.

Considérations sur l'ethnographie, la démographie, les genres de vie, les conditions politiques, l'agriculture, la forêt et le cueillette, les mines, le transit de l'arrière-pays.

En grande partie historique, la deuxième partie traite plus spécialement du chemin de fer :

Les origines :

- la pénétration, de la mer vers le Stanley-Pool par la voie du Nord et par la piste des Caravanes ;

- les projets de tracés ferroviaires, septentrionaux et méridionaux.

La construction :

- ses étapes ;
- ses problèmes : inhérents au milieu naturel, de main d'oeuvre, sanitaires, de matériel et de transport, politiques et financiers.

Le fonctionnement :

- l'installation et le matériel ; l'organisation administrative et financière ;
- le trafic des voyageurs et des marchandises (on trouvera dans l'atlas régional un schéma du trafic mis à jour pour 1964).

La troisième partie est consacrée au CFCO en tant que facteur d'évolution

Après un bref passage sur le CFCO, source directe de revenus, M. SORET traite les points suivants :

CFCO et économie traditionnelle :

- la tradition dans l'agriculture (superficies et plantes cultivées, caractères généraux et techniques de l'agriculture) - dans l'alimentation et dans le commerce ;
- l'évolution des productions et des techniques ; rail et économie traditionnelle ; conséquences de l'évolution en milieu coutumier.

CFCO et économie moderne

- les exploitations agricoles (le développement du colonat, les stations d'essai et de recherche, l'économie du système de plantation) ;
- l'élevage (l'élevage d'animaux traditionnels en milieu coutumier, les entreprises d'élevage moderne, l'évolution de l'élevage traditionnel) ;
- les chantiers forestiers ;
- les mines ;
- les industries (alimentaires, textiles, du bois, mécaniques, chimiques, etc) et l'énergie ;
- le commerce ;
- l'importance économique du CFCO

CFCO et évolution humaine

Les pages de ce chapitre relatives à la démographie ont été utilisées dans la première partie de ce volume.

Le reste du chapitre est consacré :

- à l'habitat rural, aux centres urbains et aux centres secondaires ;
- à des considérations sur la promotion économique et sociale des populations.

Après la conclusion l'ouvrage comporte un aperçu toponymique et historique sur le nom des gares du CFCO, une abondante bibliographie et 55 figures.

La lecture de ce document, une fois qu'il sera publié, sera fort utile à ceux qui voudront replacer les pays du Niari dans l'ensemble plus vaste du Congo méridional et central.