

Le chemin de fer de la COMILOG dans l'histoire de la région du Niari (1959-1992)

Bertin Gualbert MBANI*

Résumé

L'étude est intitulée le chemin de fer de la compagnie minière de l'Ogooué (COMILOG) dans l'histoire de la région du Niari (1959-1992). L'année 1959, marque le début des travaux de construction de ce chemin de fer, et 1992, celle liée à la fermeture définitive de la COMILOG au Congo. Ce chemin relie Mbinda à Mont Belo sur une longueur de 285 km. Ces travaux furent exécutés par la Compagnie Industrielle des Travaux (CITRA). Cette voie ferrée servit essentiellement à évacuer le minerai du manganèse dont la COMILOG est l'exploitant à Moanda, au Gabon, à destination du port maritime de Pointe-Noire. L'étude reconstitue l'histoire économique et sociale de la région du Niari à partir de l'infrastructure ferroviaire de la COMILOG. En effet, la construction du chemin de fer de la COMILOG a favorisé l'exploitation forestière, des activités agro-pastorales et commerciales. Elle a entraîné la naissance des paysages nouveaux des gares ferroviaires avec une croissance démographique importante. La construction du chemin de fer Transgabonais et du port d'Owendo à Libreville, et l'accident ferroviaire de Mvougouti sur le Chemin de Fer Congo Océan (CFCO) ont occasionné la fermeture de la COMILOG au Congo entraînant ainsi de multiples conséquences.

Mots-clés

Chemin de fer, COMILOG, histoire, région, Niari.

Abstract

The study is entitled the railroad of the Ogooue mining company (COMILOG) in the history of the Niari region (1959-1992). The year 1959 marked the beginning of construction work on this railway, and 1992, the year linked to the definitive closure of COMILOG in the Congo. This path connects Mbinda to Mont Belo over a length of 285 km. This work was carried out by the Industrial Works Company (IWC). This railway was mainly used to evacuate the manganese ore

*Docteur en Histoire contemporaine, Université Marien Ngouabi.
E-mail : bertinmbani@gmail.com

operated by COMILOG in Moanda, Gabon, to the Pointe-Noire seaport. The study reconstructs the economic and social history of the Niari region from the COMILOG railway infrastructure. Indeed, the construction of the COMILOG railway favored logging, agro-pastoral and commercial activities. It has led to the birth of new railway station landscapes with significant population growth. The construction of the Transgabonais railway and the Owendo seaport in Libreville, and the Mvougouti railway accident on the Congo Ocean Railway caused the closure of COMILOG in Congo, thus leading to multiple consequences.

Keywords

Railway, COMILOG, history, region, Niari.

Introduction

Le chemin de fer de la compagnie minière de l'Ogooué (COMILOG) qui relie Mbinda à Mont Belo sur une longueur de 285 km a été construit pour évacuer le manganèse gabonais exploité à Moanda. L'étude est intitulée le chemin de fer de COMILOG dans l'histoire de la région du Niari (1959-1992). 1959 marque l'année du début de travaux de sa construction, et 1992, celle liée à la fermeture définitive de la COMILOG au Congo (B. G. Mbani, 2017, p. 311). Le 3 octobre 1962 marque la mise en service officielle du chemin de fer de COMILOG à Makabana, centre de l'exploitation. La COMILOG fut créée le 23 septembre 1953 au capital de 150.000.000 de francs CFA (B. G. Mbani, 2018, p. 110). Les travaux de ce chemin de fer ont été exécutés par la Compagnie Industrielle de Travaux (CITRA) de 1959 à 1962 (D. Delroisse, 1966, p. 42.). L'étude traite de l'impact économique et social de la voie ferrée de COMILOG dans la région Niari considérée comme poumon économique de l'ouest du pays (*Semaine Africaine*, 1962, p. 4). Ce réseau ferroviaire est la clé du développement économique de la région traversée.

En effet, bien qu'il ait servi essentiellement à évacuer du manganèse du Gabon vers le port de Pointe-Noire, cette voie ferrée a par ailleurs entraîné un développement économique de la région du Niari notamment le commerce, l'agriculture, l'élevage, le transport de marchandises et voyageurs, l'exploitation du bois, etc. Le chemin de fer

de la COMILOG devient le poumon du développement de la région du Niari située à l'ouest pays.

Cependant, la fermeture de la COMILOG au Congo en 1992, a ruiné l'économie de la région du Niari autrefois prospère et rayonnante. Cette fermeture a ruiné l'économie de l'ensemble des villes qui y étaient tributaires, faisant de ces dernières, des villes fantômes telles que Mbinda et Makabana. La mise en exploitation du gisement de fer de Mayoko été perçue comme un palliatif pour revaloriser ce chemin de fer.

Pour mener l'étude, on a fait recours aux sources orales, écrites, iconographiques, imprimées, des ouvrages, articles, des thèses. Elle est structurée en trois axes : d'abord la genèse de la voie ferrée COMILOG et naissance des paysages nouveaux des gares ferroviaires, ensuite les Impact économique et social de la voie ferrée de la COMILOG, et enfin les Causes et conséquences de la fermeture de la COMILOG au Niari.

1. Genèse de la voie ferrée et naissance de paysages nouveaux des gares ferroviaires

1.1. Origine et construction de la voie ferrée

Le plus sérieux des problèmes qu'eut à résoudre la COMILOG fut celui de la voie d'évacuation du minerai de manganèse dont le gisement se trouvait en pleine forêt, séparé de la mer par des massifs montagneux et par une distance de plus de 650 km. Il y avait plusieurs solutions possibles. Finalement, après étude poussée de la voie gabonaise par l'Ogooué qui exigeait l'approfondissement des seuils du fleuve et la construction d'une voie ferrée de montagne, on adopta la construction de la voie mi-gabonaise, mi-congolaise constituée par un téléphérique de 76 km reliant Moanda à Mbinda et du chemin de fer à travers la région du Niari frontalière avec le Gabon.

Ce chemin de fer, long de 285 kilomètres, relie Mbinda à Mont Belo (au croisement avec le CFCO). La COMILOG fut créée le 23 septembre 1953 au capital de 150.000.000 de francs CFA (B. G. Mbani, 2018, p. 87). Pour la réalisation de ses travaux, la COMILOG fit appel à la Compagnie Industrielles des Travaux (CITRA). Le 1^{er} mai 1959, la COMILOG ayant adopté le tracé définitif du chemin de fer d'évacuation du manganèse, confia sa construction à un groupe

d'entreprises regroupant : la CITRA, l'entreprise Schneider, Utah Construction Overseas et Taylor Woodrow (B. G. Mbani, 2018, p.113). Le matériel entièrement neuf, représentait une valeur totale de 1,6 milliards de FCFA (F. Groff, 2012, p. 20). La CITRA a employé au 1^{er} décembre 1961 un effectif de 2769 agents (1149 manœuvres, 169 conducteurs d'engins, 137 chauffeurs, 179 mécanos, et 43 soudeurs). Les événements meurtriers survenus en septembre 1962 entre le Gabon et le Congo à propos d'un match de football, qui, en réalité n'était que l'arbre qui cachait la forêt, furent un incident d'arrêt des travaux de construction du Chemin de fer COMILOG (F. Groff, 2012, p. 21). En fait, le planning de construction des différentes installations prit du retard à cause de cet incident. Au cours des travaux du pont sur la Louéssé-sud, un incident notamment un bac transportant du personnel s'était renversé en 1960, deux agents de l'entreprise, Kendzia Oswald et Laugoua Michel, ont été entraînés par les rapides (*La Semaine Africaine*, 1961, p. 4).

Le mercredi 3 octobre 1962 marque la mise en service officielle du chemin de fer de la COMILOG par le départ d'un train de minerai de manganèse à Makabana, centre de l'exploitation (B. G. Mbani, 2017, p. 311.) en matinée, et l'après-midi celle des installations minières au port maritime de Pointe-Noire en présence de Stéphane Tchitchelle, du Vice-président de la République, et de René Vigier, Président directeur général de la COMILOG (*COMILOG informations*, 1982, p. 78). Voie unique, à l'écartement de 1,067 m, le chemin de fer de la COMILOG est constitué des rails de 30 kg par mètres, soudés, reposant sur 1750 traverses métalliques au kilomètre et 900 ballasts au mètre. Plusieurs ouvrages d'arts ont été réalisés comme le témoigne la photographie ci-après.

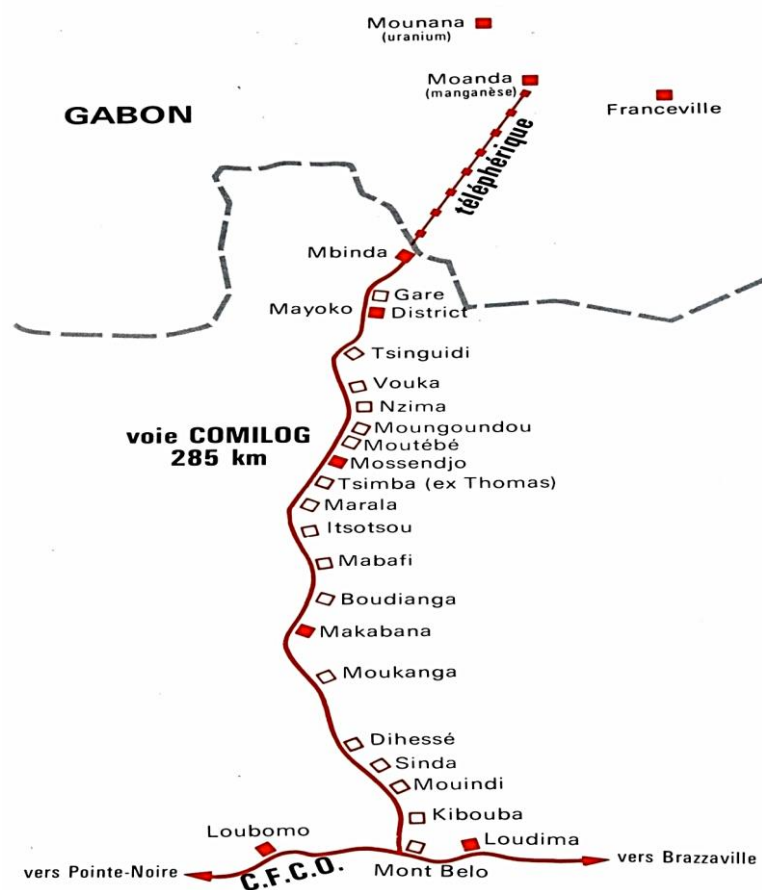


Photographie n°1 : *Pont-rail sur la rivière Louessé-Sud*

Source : COMILOG information, 1982, « spécial 20 ans, octobre 1962 à octobre 1982 », p. 58.

1.2. Naissance des paysages nouveaux des gares ferroviaires

Long de 285 km, ce chemin de fer traverse le massif du Chaillu et la vallée du Niari. La voie ferrée de la COMILOG permet de désenclaver la région du Niari et de créer des nouveaux pôles de peuplement des gares ferroviaires. Autour des gares s'étaient constitués de vastes quartiers périphériques spontanés, où s'entassaient des habitations de fortune fabriquées avec des matériaux de récupération, sans eau, ni électricité, ni équipements d'assainissement. Le tracé du chemin de fer de COMILOG est sinueux et jalonné de 16 gares dont Makabana et Mbinda, les plus importantes. Les sept premières gares desservies sur la ligne COMILOG et ouvertes au service public sont les suivantes : Mont Belo (PK 0), Dihessé (PK46), Makabana (PK 83), Mabafi (PK 125), Mossendjo (PK 172), Tsinguidi (PK 240), Mbinda (PK 285) (*COMILOG information*, 1982, p. 48). Le schéma ci-contre indique les différentes gares ferroviaires sur la ligne de la COMILOG.



Carte n°1 : Ligne du chemin de fer de la COMILOG et ses différentes gares

Source : INRAP, 1976, *Géographie de la République Populaire du Congo*, Edicef, p. 40.

Notons que le CFCO qui relie Brazzaville à Pointe-Noire sur 510 km a été construit de 1921 à 1934 sous l'administration coloniale par la Société de Construction des Batignolles (SCB) de Pointe Noire au PK 172, et par la Compagnie Lyonnaise de l'Afrique Équatoriale Française (COLYAF) de Brazzaville au PK 172 (B. G. Mbani, 2019, p. 60.). La construction du chemin de fer de COMILOG a eu un impact économique et social dans la région du Niari.

2. Impact économique et social de la voie ferrée de COMILOG

2.1. Impact économique

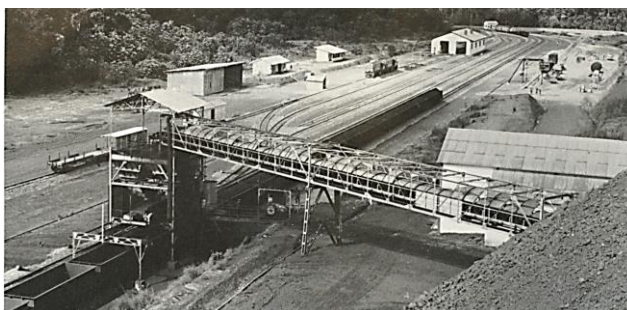
Une dizaine de trains quotidiennement chargés de grumes, d'hydrocarbures, de manganèse, des produits vivriers se croisaient sur cette voie où reposait l'économie de la région. Le tableau ci-contre montre l'évolution annuelle du trafic de manganèse (en milliers de tonnes) de 1962 à 1991.

Tableau n°1 : *Production de manganèse de 1962 à 1991 (en millions de tonnes).*

Années	1962	1966	1970	1976	1980	1985	1988	1990	1991
Tonnes	149	970	1500	2275	2156	2379	2304	695	393

Source : Bertin Gualbert Mbani, 2018, *Le chemin de fer de la COMILOG dans l'histoire du Congo Brazzaville de 1959 à 2015*, thèse de doctorat, Université Marien Ngouabi, p. 252.

Les courbes ci-avant montrent l'évolution annuelle du trafic de manganèse de la COMILOG en milliers de tonnes de 1962 à 1991. L'année 1962 marqua le début d'exploitation du chemin de fer de la COMILOG. L'année 1991 fut la fermeture de la COMILOG au Congo d'où la baisse du tonnage. De 149.200 tonnes en 1962, la production passa à 2.200.000 tonnes de manganèse en 1975, et 2.255.400 tonnes en 1976. Elle s'effondra à 1.678.600 tonnes en 1978, avant de remonter brusquement à 2.269.500 tonnes en 1979, puis chuté à 393,8 tonnes en 1991. Au terminus de Mbinda les bennes de téléphérique déversaient le manganèse qui était repris par un convoyeur se déversant dans les wagons de la voie ferrée comme l'indique la photographie ci-après.



Photographie n°2 : Gare minière de manganèse de la COMILOG à Mbinda en 1962

Source : INRAP, 1976, *Géographie de la République Populaire du Congo*, éd. Edicef, p. 40.

Des locomotives CC 17 diesel-électrique de 96 tonnes et de 1.470 CV (P. Galon, 1963, p. 14) tractèrent des wagons-tombereaux transportant plus 500.000 tonnes manganèse comme le témoignent les photographies ci-contre.



Photographie n°3 : Train de manganèse de la COMILOG

Source : Bertin Gualbert Mbani, 2018, *Le chemin de fer de la COMILOG dans l'histoire du Congo Brazzaville de 1959 à 2015*, thèse de doctorat, Université Marien Ngouabi, p. 136.

Le chemin de fer de la COMILOG construit pour le transport du manganèse avait permis la mise en valeur de la forêt du Chaillu avec 3.500.000 hectares (Atlas, 2001, p. 50). Le Niari forestier était devenu

en 1962 la seconde zone productive de bois du pays après le Mayombe. La région du Niari fournissait environ 60 % de la production totale de bois du pays (H. Bouboutou et M. Petit, 1976, p. 41). Le tableau ci-contre indique la production annuelle de bois (en milliers m³) par région de 1962 à 1964.

Tableau n°2 : Production de bois par région de 1962 à 1964 (en milliers de m³).

Années	Régions						Total
	Niari		Kouilou		Autres régions		
1962	248.000	54 %	122.000	27 %	87.000	19%	457.000
1963	320.000	62 %	132.000	25 %	72.000	13%	524.000
1964	420.000	66 %	158.000	25 %	57.000	9%	635.000

Source : B. G. Mbani, 2017, « Impact du chemin de fer de la COMILOG dans la région du Niari au Congo de 1962 à 1992 », Revue SIFOE n°8 décembre 2017, Côte d'Ivoire, p. 123.

Le Niari avait produit 248.000 m³ soit 54 % en 1962, en 1963, 320.000 m³, soit 62 % et en 1964 elle atteint 420.000 m³, soit 66 % grâce à la possibilité qu'offre la voie ferrée de la COMILOG. Par contre, la région du Kouilou atteint 122.000 m³ soit 27 % en 1962, 132.000 m³ soit 25 % et en 1963 et 158.000 m³ soit 25 % en 1964 ; les autres régions 87.000 m³ en 1962 soit 19 %, en 1963 72.000 m³ soit 13 %, en 1964 57.000 m³ soit 9 %. Plusieurs essences sont exploitées (l'okoumé, le *limba*, l'acajou, le sipo, le *kambala*, le *douka*, le moabi (M. L. Villien Rossi, 1979, 233). De nombreuses sociétés exploitent le bois dans le massif du Chaillu. Il s'agit : Congo-Bois, la Société Française de Bois (SFB), Auberville-Dupont, la société de tranchage et de déroulage (SIDETRA), la société congolaise de bois (SOCOBOIS), la compagnie d'exploitation et de transformation du bois (COMETRAB), la Société Industrielle des Bois de Mossendjo (SIBOM), la PLACONGO, la FORALAC (forêt-au lac), etc. (B. G. Mbani, 2018, p. 227). En 1970, l'okoumé fut par excellence l'essence la plus exploitée et occupait la première place par son volume (P. Rey, 1971, p. 260). Des engins Michigan chargeaient les wagons à grumes

comme l'indique la photographie ci-contre du parc à bois à la gare de Mossendjo.



Photographie n°4 : Parc à grume à la gare ferroviaire de Mossendjo en 1983

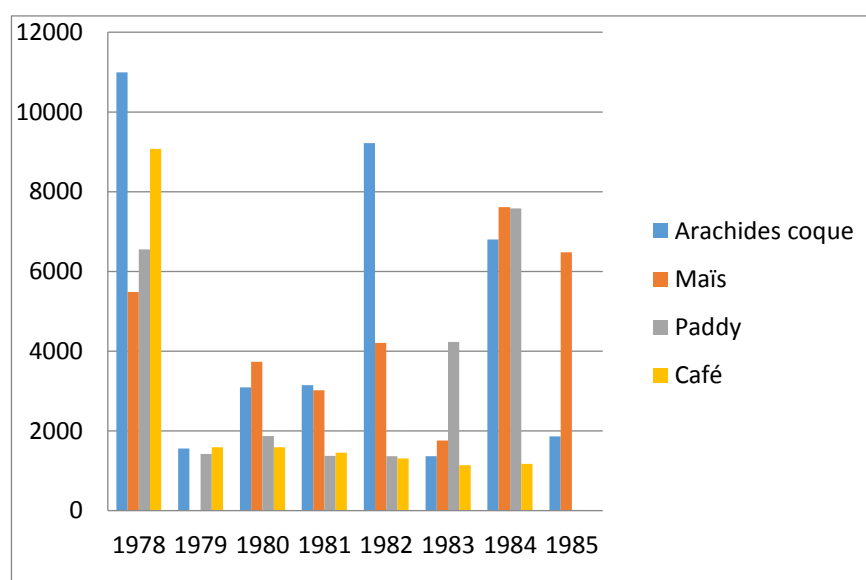
Source : B. Seydou, 1983, *Congo terre généreuse forêt féconde*, Jeunes Afrique, p. 170-171.

L'ouverture du chemin de fer de la COMILOG permit le développement agricole dans la zone desservie surtout avec les cultures commerciales comme le Paddy (riz), le café, et l'arachide grâce l'office du café et du cacao (OCC), l'office des cultures vivrières (OCV), l'Office National de Commercialisation des Produits Agricoles (ONCPA). Dans chaque gare, il y avait les hangars de stockage des produits agricoles gérés par ces offices. Outre le café, le riz et l'arachide les autres produits transportés sont : le manioc sous toutes formes (manioc roui, farine, tubercule, fufou, *chikouangue*), la banane, les courges, les légumes, les fruits, les ignames, le vin de palme, etc. En 1983, le PAPAN a expédié à la gare de Mossendjo 3.305 sacs d'arachide coque (PAPAN, 1983, p. 37). Le tableau ci-après montre les productions agricoles annuelles à la gare ferroviaire de Mossendjo de 1978 à 1985 (en milliers de tonnes).

Tableau n°3 : Production agricoles à la gare de Mossendjo de 1978 à 1985 (en milliers de tonnes)

Produits	Années							
	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Arachide coque	109.080	155.580	309.32	31.519	92.192	136.239	679.826	185.932
Maïs	5.480	11	3.733	3.016	4.211	17.576	76.083	64.820
Paddy	65.480	142.191	187.486	137.618	136.323	42.344	75.830	12.161
Café	9.071	15.863	15.893	14.572	13.099	11.431	11.739	24.741
Total	189.111	313.645	238.044	186.725	245.825	207.590	843.478	287.654

Source : Bertin Gualbert Mbani, 2018, *op. cit.*, p. 243.



Graphique n°2 : Diagramme de la production agricole de 1978 à 1985.

Source : À partir des données du tableau n°3

Le diagramme en bandes ci-avant montre la production agricole annuelle à la gare de ferroviaire de Mossendjo de 1978 à 1985. L'arachide à coque et le paddy avaient une grande production par rapport au café et maïs. Grâce à la présence de la voie ferrée de la COMILOG la contrée de Mossendjo avait bénéficié d'un

développement agricole. La production agricole annuelle à la gare ferroviaire de Mossendjo de 1978 à 1985 pour ces quatre cultures avait atteint 189.111 tonnes en 1978, puis à 313.645 tonnes en 1979 contre 287.654 tonnes en 1985. La présence de la voie ferrée a entraîné le développement du commerce dans plusieurs gares ferroviaires. Chaque gare devint un foyer d'intenses activités commerciales. Le commerce de gros était entre les mains de vieilles maisons étrangères d'import-export comme la Compagnie Propriétaire du Kouilou Niari (CPKN) qui était passée en 1911 aux mains des Lever Brother de Liverpool, et devint la Société Commerciale du Kouilou Niari (SCKN), l'Office National du Commerce (OFNACOM), créé en 1964 (P. Moundza, 2013, p. 46.).

L'OFNACOM assurait l'essentiel des importations de produits alimentaires et de produits manufacturés. Des commerçants portugais possédaient des magasins implantés dans certaines villes.

À Makabana par exemple on comptait des établissements commerciaux notamment l'économat (COMILOG), Ets Wague, Ets Mouandza Nestor & famille, Ets Cleferale. Mbinda connut aussi un développement commercial avec des établissements : Economat (COMILOG), OFNACOM, Ets Alvès, Ets Kombo, Ets SPL, Ets Ribeiro, Ets Alvaro, Ets Poena, et Ets Matlowski. Mossendjo comptait aussi une rizerie, maisons de commerce : la SCKN, l'OFNACOM, l'Ets Medeiros, l'Ets Clément, l'Ets Oliveira, l'Ets Cléferale).

Le trafic ferroviaire des voyageurs est assuré par la direction du CFCO. De nombreux clients payaient leurs billets à l'intérieur du train à la simple surprise du contrôleur et très peu étaient ceux qui payaient au guichet de l'agent de gare. La vitesse maximale du train voyageur est de 12 heures du temps sur les 285 km de Mbinda à Mont Bélo. Le nombre de passages était 180 dont 100 assis et 80 debout par wagons-voyageur. Le voyageur qui partait de Mbinda à destination de Mossendjo payait un plein-tarif à 2.185 FCFA. Le voyageur qui partait de Mbinda à destination de Makabana payait un plein-tarif à 3.855 FCFA. Quand le train démarrait de Mbinda à 12h00, il arrivait à Makabana à 20h26 soit 8 heures du temps de parcours. Quand le train démarrait de Mbinda à 12h00, il arrivait à Dolisie à 23h59 soit 12 heures du temps de parcours (B. G. Mbani, 2018, p. 334). À chaque passage du train voyageur « *Micheline* » il y avait une foule de personnes.



Photographie n°5 : *Train voyageur Micheline à la gare de Makabana à l'époque de COMILOG.*

Source : Bertin Gualbert Mbani, 2018, op. cit., p. 250.

À l'arrivée du train voyageur dans chaque gare ferroviaire, un marché de fortune se crée par les commerçants ambulants et la population locale. D'où l'ambiance règne la foule constituée des voyageurs, des spectateurs et des commerçants qui vendent et achètent les produits locaux et importés. Les marchés de fortune étaient créés lors du passage du train voyageur « *Train Mbinda* » avec une foule de personnes dans les gares ferroviaires. Pour Marc Baroli :

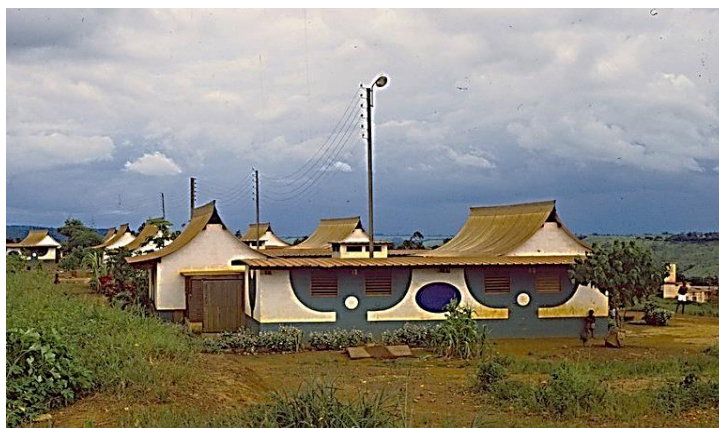
La gare devient intéressante car elle est le théâtre d'actes humains riches de contenu, le mouvement du train modifie l'état affectif du voyageur. En gare, nous découvrons la place du voyageur, le rôle du cheminot et son importance (M. Baroli, 1964, p. 165).

Les produits ruraux avec des prix raisonnables trouvaient une occasion favorable d'écoulement.

2.2. Impact social

La politique sociale de COMILOG eut un impact au bénéfice de ses travailleurs et des populations environnantes, voir l'assistance au pouvoir public. L'action sanitaire fut l'une des réalisations sociales les plus remarquables, car elle a débordé largement le cadre de ses agents et de leurs familles. En 1988 par exemple, la COMILOG comptait 1620

agents dont 1397 agents de Mbinda à Mont Belo, et 223 agents à Pointe-Noire. Le taux du personnel congolais d'encadrement était de 87,78 % contre 12,22 % le taux des expatriés. Dans son engagement, la COMILOG résorba le chômage et améliora des conditions de vie des populations. Un commis de bureau était payé à 117.100 FCFA ; au service atelier un tourneur qualifié gagnait 760.104 FCFA ; un boucher avait un net à payer de 102.582 FCFA. La COMILOG a construit de centre médico-social, de logements modernes pour son personnel comme l'indique la photographie ci-contre.



Photographie n°6 : *Logements des ouvriers de l'ex-COMILOG à Makabana.*

Source : Bertin Gualbert Mbani, 2018, op. cit., p. 180.

Makabana, simple village en 1958 fut transformé en « cité ouvrière et industrielle » grâce à la COMILOG. Cette gare ferroviaire par exemple est devenue un foyer de peuplement avec une intense activité commerciale. En 1965, Makabana avait une population de 2700 habitants contre 16.170 habitants en 1984 (G. Nguila, 2012, p. 57). La ville comptait : les logements COMILOG avec 6450 habitants, le quartier Mingouengouélé 8200 habitants, le quartier Congoboï 720 habitants, et le quartier PCA 800 habitants (Plan Directeur d'Urbanisme de Makabana, 1984, p. 21). De nombreuses personnes migrèrent vers ces gares pour la recherche d'emploi et le développement des activités économiques. Grâce à la politique sociale menée par la COMILOG, Makabana fut un grand pôle économique où vivaient en parfaite harmonie plusieurs communautés.

La COMILOG a réalisé diverses structures sportives, éducatives, sanitaires, logements, économats, piscines, Mess des cadres et Mess des cheminots, orchestre. Dans son engagement, la COMILOG résorba le chômage et améliora des conditions de vie des populations. Un atelier de réparation ferroviaire de COMILOG fut construit à Makabana pour recycler les agents dans les métiers de conducteurs d'engins, chauffeurs, mécaniciens, soudeurs, menuiser, maçon, plombier (INRAP, 1976, p. 53). Il œuvra à la formation des ouvriers notamment de chauffeurs, de conducteurs d'engins, de topographes, de mécaniciens, de plombiers, de maçons, de menuisiers. Grâce cette société que Makabana a bénéficié des générations des cadres dans les métiers suivants : mécanique, soudure, maçonnerie, menuiserie, plomberie, électricité. On retrouve de nos jours les anciens agents et stagiaires du centre de formation professionnelle de Makabana affectés dans les subdivisions du CFCO. Cette localité était le centre industriel et la direction d'exploitation du chemin de fer de la COMILOG.

L'activité sportive de la COMILOG fut remarquable avec plusieurs disciplines pratiquées à Makabana et Mbinda notamment le football, le basketball, le judo, le volleyball, le karaté, le tennis, la pétanque (*La Semaine Africaine*, 1989, p. 13), surtout la boxe (*La Semaine Africaine*, 1969, p. 15). Dans certains championnats relatifs à ces différents sports, les équipes de la COMILOG figuraient parmi les meilleures de la région à l'image de la boxe au niveau national. La COMILOG a construit à Makabana le stade Omnisport « Jean Lechelveder » pour l'épanouissement de la jeunesse. La COMILOG a créé deux grandes formations sportives à savoir : Télérail et Echo du Rail à Mbinda, et US Comirail à Makabana (B. G. Mbani, 2018, p. 193). Le stade Jean Lechelveder fut classé deuxième du Congo et du Gabon en 1975 (*Etumba*, 1976, p. 16). Ce stade avait une tribune de 1200 places, éclairé et clôturé par un mur en béton armé y compris des terrains annexes. La COMILOG réalisa de belles piscines à Mbinda et à Makabana réservées exclusivement aux cadres européens. Pour Norbert Gazania, chef du service personnel de la COMILOG, un Congolais déclare :

Un cadre congolais avait pris un bain dans la piscine. Tout juste après des cadres blancs ont décidé de vider l'eau, puis dépister et désinfecter la piscine. Cet incident a créé une

psychose entre des cadres blancs et noirs¹ d'une même entreprise (B. G. Mbani, 2018, p. 196).

Au plan musical, la COMILOG a créé l'orchestre « *Super Comirail* » avec des nombreux albums qui ont fait la fierté de la musique congolaise. Pour J. E. Goma-Thethet :

La chanson Suka Ntima de Philippe Kouchava a fait la fierté de l'orchestre Super Comirail de Makabana, car elle a été plébiscitée Premier prix au Hit-parade de l'Afrique centrale en 1976 (B. G. Mbani, 2018, p. 200).

Pour Donatien Moukassa :

Les œuvres artistiques et musicales étaient également au rendez-vous, avec le célèbre orchestre musical congolais « Super Comirail » avec des chansons comme Suka-ntima. L'orchestre a été animé pour la plupart par des filles et fils des agents COMILOG (D. Moukassa, 2013, p. 12).

3. Causes et conséquences de la fermeture de COMILOG au Niari

La fermeture définitive des activités minières de manganèse de la COMILOG en territoire congolais en 1992 est le résultat de plusieurs causes ayant entraîné de multiples conséquences.

3.1. Causes de la fermeture de l'entreprise COMILOG

À l'origine de la fermeture de COMILOG en territoire congolais, figurent plusieurs causes. Il s'agit principalement de la construction du chemin de fer Transgabonais achevée en 1986 et du port d'Owendo en 1989 entièrement en territoire Gabonais, l'accident ferroviaire de Mvougouti sur le CFCO survenu le 5 septembre 1991 (B. G. Mbani, 2017, p. 313). Cet accident ferroviaire a provoqué de nombreuses victimes (100 morts et 300 blessés) et de dégâts matériels considérables. Ce drame fut une collision entre le train de marchandises n°442,

¹ N. Gazania, retraité Chef de personnel de la COMILOG, le 26 juillet 2016 à Brazzaville.

composé des wagons diverses, propriété du CFCO, tracté par une locomotive n° CC 121 propriété de la COMILOG en provenance de la gare de Loutété et un train voyageurs « Express » du CFCO en provenance de Pointe-Noire. Notons que la locomotive n°CC121 fut mise à la disposition du CFCO dans le cadre de la convention passée entre les deux sociétés le 23 juin 1991. Devant toutes accusations réciproques sur la responsabilité de l'accident, la COMILOG, par son directeur général, Marcel Abeke (Gabonais) a finalement décidé de la fermeture définitive des activités en territoire Congolais.

L'objectif étant de se réorienter vers l'utilisation du Transgabonais, voie de chemin de fer concurrente entièrement située sur le territoire gabonais. La voie « historique » d'évacuation, constituée par le téléphérique et le chemin de fer de la COMILOG au Congo, fut délaissée au profit du Transgabonais qui permit d'éviter les ruptures de charge. La construction du chemin de fer en territoire Gabonais avait largement contribué à la baisse du tonnage de manganèse en évacuation par le chemin de fer du Congo. En 1991, la moitié de la production (1.815.609 tonnes) de manganèse transita par le port d'Owendo inauguré le 30 décembre 1989 et l'autre moitié par le port de Pointe-Noire. En 1992 la totalité de la production fut évacuée en territoire gabonais.

3.2. Conséquences de la fermeture de la COMILOG

Avec l'arrêt, en 1992, des activités de l'entreprise COMILOG, l'exploitation du tronçon Mont Belo et Mbinda fut confiée à la direction du CFCO. Après le départ de la COMILOG, le problème du trafic ferroviaire devient imputable à la défectuosité du matériel roulant et au vieillissement de la voie, produisant plus des déraillements, rails brisés, traverses déformées sont autant des problèmes du chemin de fer ex-COMILOGC. À la gare de Makabana par exemple, les wagons, les locomotives et les ateliers de réparations ferroviaires détruits par la rouille, sont désormais envahis par les herbes comme le témoigne la photographie ci-après.



Photographie n°7 : *La gare de Makabana après la fermeture de la COMILOG*

Source : photo de Bertin Gualbert Mbani.

L'héritage de la COMILOG est en destruction très poussée. Depuis l'abandon par la COMILOG de sa voie Mont Belo à Mbinda, l'État congolais n'assura pas rationnellement son entretien et son exploitation. Les délais d'acheminement des marchandises devinrent de plus en plus longs et aléatoires, du fait de la vétusté des installations de la voie ferrée, de l'insuffisance de matériels (wagons, porte-conteneurs) et à cause des nombreux remous sociaux. La situation devint catastrophique surtout pour le bois qui n'est plus si non partiellement évacué par voie ferrée. Le bois transite par voie carrossable jusqu'au port de Pointe-Noire en passant par la route de Mila-Mila. Ces épineux problèmes représentèrent un véritable goulot d'étranglement pour l'économie régionale. Les populations riveraines de cette voie ferrée souffrent cruellement. Plusieurs wagons de marchandises dont le contenu subit des dégâts entraînent des pertes financières. Une baisse considérable des voyageurs est remarquable car un nombre très restreint des voyageurs avec un train mixte (voyageurs fret) deux fois par semaine, le mardi et jeudi de Dolisie à Mbinda, et le mercredi et vendredi de Mbinda-Dolisie voire Pointe-Noire. Il est composé de trois vieux wagons de voyageurs et deux vieux wagons de marchandises. Cependant ce rythme de deux trains par semaine ne facilite guère les voyageurs et les commerçants. Les clients se plaignent des prix et taxes des colis bagages à la hausse. Cela s'explique par le changement de barème. Le premier barème fut celui de RA (régime accéléré), et le second est le RE (régime express) dont les prix furent élevés.

Face à cette situation, les clients préférèrent négocier directement avec les contrôleurs de trains pour l'expédition de leurs marchandises. Un colis au prix de 250 FCFA avec le barème de régime accéléré, il coûte 450 FCFA avec le régime express. Le prix de 1kg est 15,285 FCFA en régime accéléré, alors qu'en régime express il est à 76, 632 FCFA pour la même distance. Pour huit (8) bidons de vin de palme « tombé » le prix en régime accéléré est 6.785 FCF contre 8.975 FCFA en régime Express. Plusieurs sociétés surtout forestières connurent aussi de sérieux problèmes à cause du dysfonctionnement de la voie ferrée de Mbinda à Mont Belo. Le trafic semble se relever avec l'exploitation du minerai de fer de Mayoko. Le transport ferroviaire au nord du Niari traverse une situation chaotique caractérisé par l'insuffisance des moyens matériels (locomotives, voitures et wagons), un matériel roulant fortement détérioré, un personnel démotivé suite à des arriérés accumulés de salaires, la mauvaise gestion ainsi que la vétusté de la voie ferrée.

La fermeture de la COMILOG replongea le Niari dans l'enclavement. Le 31 octobre 1992, la société s'est trouvée dans l'impossibilité tant financière que technique de reprendre ses activités antérieures, et se voit contrainte de procéder au licenciement de son personnel, environ 886 ex-agents licenciés en 1992 (Cour d'Appel de Paris, 2015, p. 15). Malgré le verdict du 10 septembre 2015 de la cour d'appel de Paris condamnant la COMILOG à verser des indemnités d'un montant de 25.000 à 30.000 euros à plusieurs de ses ex-employés congolais, mais en vain. La fin du téléphérique entraîna d'inévitables pertes d'emplois à Mbinda. Cette fermeture a entraîné plusieurs maux notamment le chômage, la pauvreté et la misère de populations. Les ex-agents se livrent désormais à la pratique agricole, la pêche, la chasse, la cueillette, l'extraction d'huile de palme et la récolte de vin de palme. Pour Eric Moutet, avocat des ex-agents COMILOG :

La fin d'évacuation du manganèse par le chemin de fer COMILOG entraîna des pertes d'emplois. Le nombre de chômeurs des ex-agents licenciés sans indemnités est estimé à 866 (B. G. Mbani, 2017, REKOSS, p. 328).

De nombreuses gares ferroviaires ont vu se vider de la moitié de leur population estimée. À cause de l'irrégularité des trains, les

motocyclettes « Djakarta » devinrent des moyens de déplacement incontournables.

Conclusion

Le chemin de fer de la COMILOG constitue un des facteurs déterminants pour le désenclavement et le développement de la région du Niari. Outre le transport du manganèse de la COMILOG, cette voie ferrée a favorisé les transports de voyageurs et marchandises. La construction du chemin de fer de la COMILOG a favorisé l'exploitation des forêts du massif du Chaillu, le développement des activités agropastorales et commerciales. Sa construction a entraîné l'occupation de l'espace avec la naissance des paysages nouveaux des gares ferroviaires et une croissance démographique importante.

Références bibliographiques

- Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 10 septembre 2015, RG n°11/05959, Justice affaire COMILOG, p. 15.
- BAROLI Marc, 1964, *Le train dans la littérature française*, Paris, Éditions N.M.
- BOUBOUTOU Henriette et Petit, 1976, *Géographie République Populaire du Congo*, Paris, Hatier.
- COMILOG *information*, « spéciale 20 ans octobre 1962 à octobre 1982 », Moanda, p. 12.
- COMILOG *information*, « 40 ans de présence dans le secteur minier au Gabon », n° 18, 2^e semestre 2002, Moanda, p. 1.
- DELROISSE Denis, 1966, *Les Grands Travaux en Afrique Equatoriale*, Perspectives D'Outre-mer, éditions Paul Bory.
- ETUMBA, 11^{ème} année, n°385, semaine du 14 au 21 février 1976, « Sport à Makabana », p. 16.
- GALON Pierre, 1963, *République du Congo, Chambre de commerce d'agriculture et d'industrie du Kouilou-Niari*, Brazzaville, p. 73.
- GROFF François, 2012, *COMILOG et le Gabon 50 ans d'engagement industriel 1962-2012*, Paris, Acacia.
- INRAP, 1976, *Géographie de la République populaire du Congo*, Paris, Édicef.

- Journal Officiel de la République du Congo du 15 novembre 1962, Installations COMILOG, p. 850.
- La Semaine Africaine*, « Le poumon de l'ouest congolais », du 11 au 18 octobre 1962, p. 4.
- La Semaine Africaine* du 20 avril 1969, « La boîte à Makabana », p. 15.
- La Semaine Africaine*, n°1805 du 22 au 28 juin 1989, « les activités sportives à Makabana », p. 13.
- MBANI Bertin Gualbert, 2017, « Impact du chemin de fer de la COMILOG dans la région du Niari au Congo de 1962 à 1992 », Revue SIFOE, n°8 décembre 2017, Revue électronique spécialisée en Histoire, Archéologie et Art, p. 121.
- MBANI Bertin Gualbert, 2018, « Chemin de fer de la COMILOG : genèse et impact socio-économique dans la région du Niari au Congo de 1953 à 1962 », Revue SIFOE, n°9, juin 2018, Revue électronique spécialisée en Histoire, Archéologie et Art, p.110.
- MBANI Bertin Gualbert, 2018, *Le chemin de fer de la COMILOG dans l'histoire du Congo Brazzaville de 1959 à 2015*, thèse de doctorat unique, Université Marien Ngouabi.
- MBANI Bertin Gualbert, 2019, « Le Chemin de Fer Congo-Océan : travail forcé et impact socioéconomique (1921-1962) », CLASS n°7 janv-juin 2019, Les Éditions Hemar, p. 59.
- MOUKASSA Donacien, 2013, *L'enfant de Makabana*, Paris, L'Harmattan.
- MOUNDZA Patrice, 2013, *Le CFCO : facteur de structuration de l'espace dans le département de la Bouenza*, Thèse, doctorat, Université Marien Ngouabi.
- NGUILA Gaston, 2012, *Dolisie de Ngo Nzoungou janvier 1934 à mai 2012*, Paris, Hatier.
- REY Pierre Philippe, 1971, *Colonialisme, néo-colonialisme et transition au capitalisme. Exemple de la COMILOG au Congo Brazzaville*, Paris, Maspero.
- SEYDOU Badian, 1983, *Congo terre généreuse forêt féconde*, Paris, Éditions Jeune Afrique.
- VILLIEN-ROSSI Marie Louise, 1977, *La compagnie minière de l'Ogooué. Son influence géographique au Gabon et au Congo*, Thèse de doctorat d'État, Université de Bordeaux III.