

Le Chemin de Fer Congo Océan, instrument de mise en valeur du Congo et des pays de l'ex AEF (1959-1974)

Hermann Saint Rosaly TSATY*

Résumé

Cet article relate le rôle joué par le chemin de fer Congo Océan dans le développement socio-économique du Congo et des pays de la sous-région Afrique centrale. Cette étude trouve son intérêt dans la compréhension des éléments qui continuent d'impacter la situation économique du Congo et de l'espace sous régional grâce à cette infrastructure de base. En faisant usage de l'approche économique et à une documentation abondante, son but est de mieux comprendre la place occupée par le CFCO pour le bon fonctionnement de l'économie nationale et internationale. Il a également permis au Congo de jouer le rôle de transit et de passage des marchandises grâce à sa capacité de transport d'un fort tonnage. Par cet atout important, le transport ferroviaire demeure la colonne vertébrale de l'économie congolaise.

Mots-clés :Transport, Congo, chemin de fer, infrastructure, Afrique centrale, marchandises.

Summary

This article relates the role played by the Congo Ocean railway in the socio-economic development of Congo and the countries of the Central African sub-region. This study finds its interest in understanding the elements that continue to impact the economic situation of Congo and the sub-regional space thanks to this basic infrastructure. By making use of the economic approach and abundant documentation, its goal is to better understand the place occupied by the CFCO for the proper functioning of the national and international economy. It also allowed Congo to play the role of transit and passage of goods thanks to its capacity to transport a large tonnage. Through this important asset, rail transport remains the backbone of the Congolese economy.

Keywords

Transport, Congo, railway, infrastructure, Central Africa, goods.

* Docteur en histoire contemporaine, Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo

Introduction

Pendant longtemps les transports ont fortement soutenu l'économie congolaise avant de devenir des années plus tard le talon d'Achille surtout après le démantèlement de l'Agence Trans Équatoriale de Communication (ATEC) en 1969 et la nationalisation de la chaîne de transports de l'AEF décidée par les autorités congolaises en 1970. La chaîne de transport était composée du port maritime de Pointe-Noire, du chemin de fer Congo Océan, des transports fluviaux et du réseau routier dont l'impact a été très important dans la mise en valeur du Congo, mais également des autres territoires de l'ancienne AEF, de l'Est du Cameroun et, dans une certaine mesure, du Sud Est du Gabon avec l'entrée en exploitation de l'axe ferroviaire Mbinda Mont-Belo en 1962.

Le système de transports au Congo a progressivement unifié le marché congolais du nord au sud à quelques exceptions près, pour le plus grand intérêt du secteur productif national qui pendant longtemps a souffert de l'enclavement de certaines régions par rapport à Brazzaville et Pointe-Noire.

Le Congo, un des quatre États de l'ex Afrique Équatoriale Française était doté d'une grande diversité de ressources naturelles dont l'exploitation était quasiment difficile par manque de voie de communication.

Aussi l'éloignement de Brazzaville à Pointe-Noire avait considérablement retardé l'exploitation du Moyen-Congo et des colonies françaises voisines, d'où le projet de construction du chemin de fer pour ouvrir enfin le Congo à la mer.

Dès son entrée en service en 1934, cette voie se révélera d'un intérêt capital qui s'attachera à favoriser le développement économique des zones traversées par le chemin de fer Congo- Océan tout en facilitant l'évacuation des produits du sol, du sous-sol et le transport des marchandises d'importation.

Une artère de vie, indispensable pour les pays de l'AEF qui était après son inauguration un des plus beaux fleurons de la couronne coloniale. Cependant, rappelons que le CFCO contribue au développement des échanges commerciaux entre les zones rurales (zones de production) et les zones urbaines (zones de consommation) mais aussi des pays limitrophes.

Cette étude s'interroge sur la fonction occupée par le chemin de fer Congo Océan qui était au centre de l'économie congolaise et sous régionale. Elle analyse l'importance du trafic ferroviaire qui avait conféré au Congo, la vocation de pays de transit des marchandises.

Le CFCO servait de facilitateur dans l'écoulement des marchandises. Ce secteur était aussi confronté à plusieurs difficultés dans son fonctionnement. Alors quel a été le Rôle de cette structure de base dans le développement socioéconomique du Congo et des pays de la sous-région Afrique centrale ? Quelle était donc la principale charge assignée par cette infrastructure clé ? À quels problèmes cet outil était-il confronté ? Ces interrogations suggèrent que le développement économique du Congo était possible depuis l'entrée en service du chemin de fer Congo Océan grâce au rôle important joué dans son mode de fonctionnement, dans la mesure où cette infrastructure était construite dans le but de drainer vers l'extérieur des matières premières.

Certes des travaux sur le chemin de fer Congo¹ Océan existent, mais ils n'abordent pas de manière spécifique la place occupée par le CFCO dans la vie économique du Congo. La plupart des travaux sur la question traitent essentiellement de la construction et le déroulement des travaux du CFCO.

Pour réaliser ce travail, nous avons recouru 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 fonction occupée par cette infrastructure dans le développement socio-économique du Congo.

Cette étude couvre une longue période de (1959 -1974). C'est entre 1959 et 1962 qu'ont eu lieu les travaux de construction de la voie ferrée de la COMILOG (Compagnie Minière de l'Ogooue entre Mbinda et

¹ D'importants travaux ont été écrits à ce sujet. Parmi eux, on peut citer ceux des auteurs suivants : Sennen Andriamirado et Celestin Mouga, 1986, *Le nouveau Congo-Océan dans la traversée du Mayombe*, Paris jeune Afrique ; Blandine Sibille et Tuan Tran Minh, 2010, *le Congo Océan de Brazzaville à Pointe-Noire (1873-1934)*, Paris, Frison ; Iem Vander Poel, 2011, *Congo Océan : un chemin de fer colonial controversé*, tome I, Paris, L'Harmattan ; Hilaire Babassana, 1978, *travail forcé, expropriation et formation du salariat en Afrique noire*, Presse Universitaire de Grenoble (PUG).

Mont-Belo sur une distance de 285 km. Elle était construite dans le but d'assurer l'écoulement rapide du Manganèse gabonais jusqu'au port de Pointe-Noire. Cette dernière à l'absence d'un chemin de fer sur le sol gabonais et de l'éloignement du port d'évacuation de Libreville se voit obligé d'utiliser le territoire congolais par un téléphérique et une ligne ferroviaire raccordée au CFCO et permettre ainsi au manganèse de la COMILOG d'arriver au port de Pointe-Noire, lieu d'embarquement pour la France.

En effet, cette matière première a permis d'une part au CFCO de bénéficier d'un tonnage supplémentaire et d'autre part au port de Pointe-Noire de croître son trafic à l'exportation. En 1974, on assista à une augmentation régulière du trafic ferroviaire.

Cette contribution s'articule autour de trois grands axes. Le premier examine le contexte de la création du CFCO et le rôle joué par cette infrastructure économique. Le deuxième axe montre la fonction et l'évolution du trafic de cette structure. Il insiste sur le fait que cette structure est un véritable pilier du développement économique. Le dernier axe de cet article insiste sur plusieurs difficultés éprouvées par cet outil économique dans l'accomplissement de ses fonctions essentielles.

1. Chemin de fer Congo Océan : nécessité d'une sortie de l'AEF sur la mer

L'Afrique Equatoriale Française se trouvait dans l'impossibilité d'exporter normalement les produits de son sol et de son sous-sol par manque de voie de communication fiable. Aussi la judicieuse décision du ministre des colonies qui menait à bien l'ouvrage du CFCO attendue depuis un demi-siècle avait reçu l'approbation, non seulement de tous ceux qui s'intéressaient aux choses d'Afrique mais encore de ceux, de plus en plus nombreux qui se rendaient compte que seul la mise en valeur rationnelle de son domaine colonial permettra à la France de sortir de la dépendance Belge (H. Cosnier, 2020, p. 22). Cette grave situation était tout à fait critique pour le trafic de l'AEF qui était entièrement tributaire du chemin de fer et du port belges. La création d'une voie d'évacuation rapide entre Brazzaville et Pointe-Noire et l'ouverture du port de Pointe Noire qui franchira le trafic français de la pénible sujétion de Matadi en lui octroyant une zone d'opération où le

régime des restrictions et des licences étaient inconnues (H. Cosnier, 2020, p. 33). C'est pour cela le Congo Français se rivalisa, dans la mise en valeur du pays avec le Congo belge. Si dans le passé cette colonie témoignait d'une activité très vive, si l'on constatait des progrès constants dans l'ordre économique financier et social, c'est parce que la construction du chemin de fer Congo Océan devait permettre d'écouler les innombrables richesses latentes de la sous-région Afrique centrale (H. Cosnier, 2020, p. 22).

Très tôt, entre 1900 et 1910, l'administration coloniale soumet les populations indigènes à l'impôt de capitation qui, couplé au travail forcé sous forme de portage surtout devrait aboutir rapidement à la destruction des formes économiques locales et leur remplacement par une économie marchande, comme premier palier vers un capitalisme intégral. Après l'échec du système concessionnaire des compagnies privées à monopole, basé sur une économie de cueillette de caoutchouc et de l'ivoire s'apparentant à un véritable pillage organisé, va succéder avant 1920 et jusqu'en 1960 une économie de traite commerciale (S. Amin et C. Coquery- Vidrovitch, 1969, p. 94).

1.1. La mise en valeur du Congo : création d'une infrastructure transport

À la fin du XIX^e siècle, Brazzaville n'était reliée à la côte que par la piste des caravanes qui partait de Loango. Elle fut abandonnée après l'ouverture de la voie ferrée Matadi-Léopold-Ville au Congo belge. Celle-ci assez vite surchargée, ne pouvait acheminer que lentement un matériel qui devrait en outre traverser le Pool. De nombreux projets étudièrent divers tracés, l'obstacle principal étant constitué par le Mayombe et plusieurs points d'aboutissement sur la côte : Pointe-Noire l'emporta sur Loango, en raison de la profondeur plus grande à proximité du rivage.

Pour la France, la colonie doit se suffire à elle-même. La mise en valeur devenait primordiale et elle passait essentiellement par l'activité commerciale. Du côté belge, l'enclavement de l'Etat libre du Congo avait cette fois-ci servi d'atout. Le Congo ne pouvant pas servir de voie navigable dans son cours inférieur en raison des rapides, la Belgique avait lancé la construction quasi immédiate d'un chemin de fer entre Matadi et Léopold ville (Kinshasa) (P. R. Patron, 1993, p. 28).

Au Congo Français, l'activité commerciale était importante du fait de l'implantation depuis des années des factoreries (comptoirs commerciaux) Hollandaises, Portugaises et Anglaises. Elles étaient en générale situées aux débouchés des pistes traditionnelles utilisées depuis des siècles par des trafiquants d'esclaves puis par les caravanes des marchands d'ivoire, de caoutchouc et de bois (P.R. Patron, 1993, p. 28).

C'est dans un contexte riche en rebondissements politiques que démarrent les travaux du chemin de fer Congo Océan (CFCO). On imagine bien que ce programme de gros investissement relève plus de ce qu'on a appelé un prestige national chatouilleux que d'une volonté réellement politique de mise en valeur du Congo. On conçoit aussi que le gouvernement Français veut réaliser ces travaux aux moindres frais. Pour cela, il avait recouru à l'emploi massif de la main-d'œuvre des Etats de l'AEF pour le recrutement des travailleurs (Akala Ekondy, 1983, p. 95).

Cette infrastructure coûteuse obéit fondamentalement aux seules préoccupations économiques de la puissance coloniale. Ceci était très important pour la compréhension, par la suite, des mutations radicales survenues dans certaines de ces colonies, leurs indépendances une fois acquises (Akala Ekondy, 1983, p. 98).

1.2. Un chemin de fer colonial

Le seul aménagement notable du Congo fut la construction du CFCO dans les années 1920-1930. Reliant la capitale politique, Brazzaville à la capitale économique et portuaire, Pointe-Noire et destiné à permettre l'évacuation du bois des forêts du bassin du Congo. Il a suscité la création des nombreuses villes ainsi que le déplacement des populations venues y travailler. Un véritable réseau de communication aux nœuds multiples s'est greffé sur cette première trame, permettent la mise en valeur des richesses agricoles, minières et forestières des régions traversées par le chemin de fer. Dans les années 1960, la Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG) a construit une seconde voie ferrée entre le CFCO et la frontière du Gabon, contribuant au désenclavement de la partie Nord-Ouest de la région du Niari (M. J. Ray, 2010, p. 248).

Le chemin de fer Congo Océan fut à l'origine d'un phénomène d'accroissement des grandes unités de productions agricoles dans la

vallée du Niari. Nous pouvons retenir celle de Jean Ottino qui occupa 20000 hectares sur la rive gauche du chemin de fer précisément à Nkayi en 1929.

L'exploitation agricole de Nkiéni non loin de Madingou par la Société Minière du Congo en 1929 devenait possible grâce à cette voie.

Le chemin de fer favorisa l'implantation des industries agro-alimentaires dans la Bouenza (la Société Sucrière du Congo, l'Huilerie du Congo, l'Usine de Fabrication de Bétail), implanté à Nkayi, l'usine Agro-industrielle de Mantsoumba (F. Mouanda Mbambi, 1990 p. 77).

Le développement économique suscité par les Européens avec la création de plusieurs unités de productions attira la population active à la recherche d'un emploi. Des centres urbains se sont ainsi formés au moment de l'inauguration du CFCO et de l'implantation occidentale.

C'était l'un des facteurs qui avaient favorisé l'exode rural de la population villageoise (F. Mouanda Mbambi, 1990, p. 80).

C'est ainsi que le Sud du Congo est à cet égard emblématique. On assiste dès la colonisation à des dynamiques multi-scalaires d'enclavement et désenclavement : le chemin de fer Congo Océan (CFCO), destiné à permettre l'exploitation des matières premières, a permis la mise en valeur de la partie Sud du pays et notamment des pays du Niari. Cette zone reliée à Brazzaville et au Port de Pointe-Noire par le CFCO et intégrée à un réseau d'échange international contrairement à la partie Nord du pays, bien plus enclavée. À plus grande échelle, le Sud du Congo que traversent les axes principaux du pays étaient les seuls à être bien relié à ce réseau. (M. Joncheray, 2010, p. 246).

La position stratégique du Congo parmi les pays francophones d'Afrique centrale place ce pays dans une position particulièrement favorable pour le développement des activités du secteur tertiaire ; les activités du secteur secondaire avaient elles aussi bénéficié de cette situation puisque les premières implantations d'équipements industriels dans cette sous-région Afrique avaient eu lieu au Congo grâce à cette infrastructure. Le Congo possède donc jusqu'à ce jour par le biais du CFCO une certaine tradition industrielle qui se traduit, entre autres, par une bonne qualification de la main d'œuvre.

Le bois était la première richesse du pays actuellement nettement dépassé par le pétrole. Plus de deux tiers de bois coupés étaient

transportés par la voie ferroviaire avant son exportation vers l'Europe. Un véritable outil de brassage culturel.²

1.3. Création d'une infrastructure de désenclavement de la colonie

L'histoire donne aujourd'hui raison à De Brazza : le bassin du Congo, avec son puissant réseau hydrographique, sa vaste couverture forestière, ses savanes et ses riches terres constituent un des enjeux économiques du XX^e et XXI^e siècle (A. C. Ndinga Mbo, 2010, p. 203). Le Congo est considéré comme l'un des pôles régulateurs de l'atmosphère à une époque où se pose le problème du déchirement de l'ozone et du réchauffement de l'atmosphère. Ce sont des atouts économiques qui étaient l'inimaginable à la fin du XIX^e siècle. Pierre Savorgnan de Brazza avait été un véritable visionnaire en cette fin du siècle (A. C. Ndinga-Mbo, 2010, p. 203).

C'est dès 1891 que l'initiative de Pierre Savorgnan de Brazza fut concrètement soutenue en France par Eugène Etienne, alors sous-Secrétaire d'État aux colonies et animateur du « Groupe colonial » au parlement.

Celui-ci prépara au projet créant de grandes compagnies concessionnaires qui disposeraient pour 99 ans, sur de vastes territoires, de véritables droits de souveraineté.

De l'impôt de capitation en argent à l'impôt en travail, il n'y avait qu'un pas : Ce fut le travail forcé. Le « sujet » (individu ou groupe) était redevable à l'administration de plusieurs journées de travail, au mois ou à l'année, journées qui n'étaient pas toujours rémunérées. La main d'œuvre ainsi recrutée était alors utilisée au portage là où il n'y avait pas de voie ferrée ou de route, à la construction et à l'entretien des infrastructures (routes, chemin de fer). Lorsqu'il s'était agi de mettre en œuvre des grands travaux, tels que la construction du CFCO ou les ports de Pointe-Noire et de Brazzaville, la masse requise était telle que tous les moyens semblaient bons pour la constitution des équipes nécessaires (A. C. Ndinga-Mbo, 2010, p. 211). Ainsi, ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que, pour tirer meilleur parti de son domaine colonial, la France injecta des capitaux dans l'ouverture des routes, la construction des ponts, l'aménagements des voies d'eau et leur

² Commission des communautés Européennes 1974, *Les conditions d'installation d'entreprises industrielles au Congo*, Paris, SEDES, p. 15

équipement en bateaux, la construction des ports de Brazzaville (terminus de la navigation sur le fleuve Congo) et de Pointe-Noire, la construction du chemin de fer « Congo Océan » (CFCO).

Il est notable de souligner que le CFCO fut l'une des dernières grandes lignes ferroviaires construites par les Européens en Afrique durant la période coloniale. L'idée de sa construction qui date des explorations de Henry Morton Stanley et Pierre Savorgnan de Brazza avait été retardée quant à sa mise en œuvre, à la fois par l'espoir de rendre le Niari navigable par l'illusion que le chemin de fer belge de Léopoldville-Matadi » assurerait le trafic de toute la zone et du fait de discussion sans fin sur le tracé (A. C. Ndinga-Mbo, 2010, p. 212).

Après plusieurs années de tergiversations sur le projet que le Gouverneur Général de l'AEF, Victor Augagneur, décida en décembre 1920, le lancement des travaux à partir de Brazzaville et choisie Pointe-Noire comme terminus. Mais, ce fut son successeur, Raphael Antonetti, qui sut talonner le maître d'ouvrage, la société de construction les Batignolles (SCB), requérir en France les nombreuses rallonges budgétaires et « orchestrer » le drainage vers le chantier de la main d'œuvre nécessaire.

La construction du CFCO fut, du point de vue du colonisateur français lui-même, une épopée : les travaux qui devaient durer 5 ans, ne furent achevés qu'en 1934, date avant laquelle ne commence pas l'aménagement du port de Pointe-Noire (A. C. Ndinga-Mbo, 2010, p. 213). Il est patent que la pénétration économique du Congo par le Français avait réussi, si l'on s'en tient aux objectifs que ses promoteurs parisiens lui avaient assignés à la fin du XIX^e siècle : l'ouverture du pays à la « civilisation » française pour un meilleur pillage ultérieur des richesses du sol et du sous-sol.

La France coloniale avait réussi dans sa mission « civilisation » qui consistait à bouleverser les structures politiques, sociales et économiques du Congo. En créant des besoins nouveaux, elle lia plus étroitement le pays à la très lointaine France (A. C. Ndinga-Mbo, 2010, p. 222).

La construction, amorcée en 1921 fut achevée en 1934, ayant progressé simultanément à partir des deux extrémités. Les chantiers avaient plus de 130.000 travailleurs dont un assez grand nombre venait du Tchad et de l'Oubangui Chari (il y eut également un petit contingent de l'Indochine) (P. Vennetier, 1966, p. 98).

1.4. Organisation et fonctionnement du CFCO

Le chemin de fer Congo Océan est l'un des maillons qui avaient marqué le développement des réseaux d'infrastructures nationaux et avaient su accompagner l'accroissement des échanges et contribuer aux gains de productivité de l'économie par la réduction des temps de trajet (Cogifer technologie, 1986, p. 56).

Il fut l'une des dernières infrastructures à avoir été construites par les Français en Afrique. Commencés en 1921, les travaux s'achevèrent en 1934. Le trafic du CFCO a triplé dans les dix premières années d'exploitation, sans parler du financement pour le réaligement qui a été réuni en février 1973. L'enjeu fut la construction d'une nouvelle voie de 91km entre Dolisie et Bilinga (J. PH. Bernard, 1985, p. 27).

Le secteur des transports a pendant longtemps fait du Congo un pays de transit. Ce corridor a pour objectif stratégique de rendre la mobilité aisée et de promouvoir des échanges dans la sous-région Afrique centrale par l'interconnexion des réseaux routiers sous régionaux afin d'offrir aux pays limitrophes des commodités de transport, pour aider à la commercialisation des produits agricoles et rompre l'isolement de certaines localités et villages (P. Moudoudou, 2010, p. 48).

Deux lignes de chemin de fer constituent l'essentiel du réseau ferroviaire congolais. La première, c'est celle du Congo Océan qui relie jusqu'à ce jour Brazzaville à Pointe-Noire (512km). Son fonctionnement avait souvent été perturbé par des déficiences techniques dues au matériel de traction ou à l'entretien de la voie. La seconde ligne relie Mbinda à Mont-Belo sur une distance de 285 km.

C'est l'ancienne ligne de la COMILOG qui assurait dans le passé le transit du manganèse gabonais de Moanda vers Pointe-Noire. Dès son inauguration, le CFCO comptait une direction générale composée d'un Directeur général assisté de sept structures d'appuis (contrôle de Gestion et Audit Interne, Approvisionnement et transit, Étude et Affaires générales, Activités Médico-sociales, Administration et Ressources Humaines, Affaires juridiques et contentieuses), deux Directions structurelles (La direction générale du CFCO était représentée en ligne par deux délégations fonctionnelles basées à Dolisie et Brazzaville).

Sur le plan administratif, le CFCO traverse six régions notamment : Pointe Noire, Kouilou, Niari, Bouenza, Pool, et Brazzaville. Et sur le plan technique la zone d'intervention du CFCO est répartie en trois :

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

2. L'exploitation du chemin de fer Congo Océan

2.1. Le CFCO : réseau stratégique

Le chemin de fer Congo Océan était l'équipement le plus utilisé par les Congolais pour se déplacer dans le pays. Les deux lignes, le CFCO et la ligne COMILOG desservent jusqu'à ce jour l'hinterland du Congo (M. Nardi, 1983, p. 19). C'est ainsi que le CFCO était chargé de gérer, aménager et développer le réseau des voies ferrées ; exploiter dans les meilleures conditions de sécurité d'accessibilité de célérité de ponctualité et de compte tenu des moyens disponibles, tous service de transport sur son réseau offrait dans les conditions normales de coûts et de compétitivité liées aux transports nécessaires à la satisfaction des besoins des usagers (P. Vennetier, 1968, p. 112).

Le chemin de fer Congo Océan ouvrait de nouvelles perspectives de déplacements et désenclavait l'arrière-pays. Une communauté du rail s'était créée. Des opportunités apparaissaient pour les gens du Pool qui voyaient dans la construction du chemin de fer Congo Océan comme un moyen d'étendre leur influence culturelle et linguistique. Le chemin de fer leur permettait de quitter leur région d'origine et de traverser tout le territoire congolais de l'Est à l'Ouest. (C.R. Kivouvou, 2017, p. 86).

Le réseau des échanges à travers le Congo à ses pôles de Pointe-Noire à Brazzaville : la ligne du CFCO absorbait la quasi-totalité du trafic d'exportation et d'importation via Pointe-Noire. C'est dire que l'importance stratégique de cette ligne dans le réseau de communication du Congo est très capitale. Le chemin de fer Congo Océan était incontestablement le transport qui avait été le plus atteint dans ses installations et dans son activité au cours des années 1960 à 1970 grâce à la mise en valeur du gisement de manganèse et à l'augmentation du prix du bois qui conduisit le CFCO à la réflexion d'un nouveau tracé

qui était due à cause de la saturation du trafic³. Le CFCO était la plaque tournante de la sous-région Afrique centrale. Le chemin de fer assurait la desserte permanente du Gabon, de la République Centrafricaine, du Tchad et du Sud Est Cameroun. Cette voie de communication était gérée par l'ATC. Une voie unique à écartement de 1.067mm. (J. Meloux, M. Bigot et J. C. Viland, 1983, p. 12)

2.2. Le CFCO : base du développement socio-économique

Le CFCO était considéré comme un facteur déterminant d'une stratégie de satisfaction des besoins alimentaires. La contribution de cette infrastructure à la problématique du développement avait été bien souvent perçue à travers des grands projets d'infrastructures (X. Godalrd, 1985, p. 247).

L'approvisionnement des centres urbains du Congo dépendait du système de fonctionnement du chemin de fer Congo Océan dont on pouvait mettre en valeur la complémentarité (le transport routier agissait en rabattement sur le chemin de fer), mais dont il fallait aussi reconnaître des facteurs concurrentiels. C'est ainsi que des nombreux produits importés (tel que le riz) venaient concurrencer les productions locales qui étaient souvent obtenues à des coûts bien supérieurs. Le transport sur le chemin de fer agissait directement sur les termes de cette concurrence, dont la tendance naturelle tournait à l'avantage des produits importés (X. Godalrd, 1985, p. 248).

Cependant il est important de noter que le CFCO contribue au développement des échanges commerciaux entre les zones rurales (zone de production) et les zones urbaines (zones de consommation). De même, au niveau des gares du CFCO, l'arrivée des trains constitue toujours un moment de fortes activités commerciales pour les populations de ces localités. Elles profitent de la présence du train pour vendre aux voyageurs des produits de toutes sortes⁴. Il existe de véritables dynamiques sociales autour des activités du CFCO portant sur le transport des passagers et des marchandises.

³ Mission CEE Congo, 1971, *transports et voies de communications, télécommunications*, Brazzaville, p. 79

⁴ Rapport d'audit environnement et social du chemin de fer Congo Océan 2010, Congo, p. 87

Les activités du CFCO ont des impacts très positifs non seulement dans la zone d'intervention, mais aussi dans le reste du territoire national et même au-delà des frontières du Congo. Et comme impacts positifs, on peut citer : la création d'emplois temporaires et permanents, le développement des activités socio-économiques, le développement de la zone d'intervention du CFCO.

La création d'emplois permanents et temporaires avait contribué à l'augmentation des revenus des populations dans la zone d'intervention du CFCO et, par conséquent, avait aussi amélioré les conditions de vie et de confort des populations. Les activités du CFCO permettaient à certains jeunes en quête d'emplois de chercher du travail ou d'explorer des opportunités économiques sur place et de ne pas migrer vers d'autres villes du Congo.

Cette voie a lourdement contribué à la mise en valeur des richesses du Congo par la fourniture d'énergie électrique aux exploitations minières et forestières, aux établissements industriels, aux établissements agricoles. La ligne du CFCO servait d'exécutoire aux produits de l'AEF.

Il fut un des grands outils d'une mise en valeur coloniale, peu regardante sur le coût humain de chantiers ferroviaires ouverts dans des environnements éprouvants : la traversée du Mayombe fut une rude épreuve. L'épopée du rail laissa derrière elle de nombreuses victimes, mais quand le train eut vaincu les obstacles, quand les locomotives crachant leurs fumées se mirent à traverser forêts et savanes, les populations réalisèrent qu'un nouveau temps était arrivé (R. Pourtier, 2007, p. 1).

Instrument de contrôle territorial et de mise en valeur, le chemin de fer Congo Océan est allé à l'assaut du pays à partir des bases portuaires de la pénétration coloniale. Sur le plan spatial, cette double finalité politique et économique, permettait de désenclaver le pays de l'intérieur de façon à les intégrer à l'économie du monde. Le chemin de fer Congo Océan a été le premier outil d'intégration territoriale. Le Congo considéré par de nombre de théoriciens de la colonisation comme une « tabula rasa » représentait un terrain propice à l'application des principes d'action devant permettre l'exploitation des ressources naturelles au profit de la métropole en même temps que la diffusion de la civilisation. L'idéologie du rail était proclamée sans ambages (R. Pourtier, 2007, p. 2).

L'importance des activités économiques, administratives et les meilleures conditions de circulation, grâce à la présence du chemin de fer Congo Océan (CFCO) ont constitué des facteurs d'attraction de la population vers les villes (Y. B. Ofoueme, 2010, p. 80). La majorité des localités du sud du Congo se situent le long de cet axe de communication. La concentration de la population le long de cette voie de communication s'explique par les facteurs variés. On relevait les déplacements des villages vers la voie ferrée, la nécessité pour les populations de se déplacer facilement ainsi que vendre les productions agricoles (bananes, légumes, « Chikwanges », etc.) (Y. B. Ofoueme, 2010, p. 3). On le voit, la voie ferrée a été un facteur majeur d'urbanisation : développement des villes portuaires terminus du chemin de fer (Brazzaville) ou des villes intérieures (Dolisie, Makabana, Nkayi, Madingou, etc.).

2.3. L'impact économique et commercial du CFCO au Congo et dans la sous-région Afrique centrale

L'agriculture et l'élevage avaient été rendus possibles dans la zone Sud du Congo grâce à la grande amélioration des transports que représente le CFCO. Dès 1929, que Jean Ottino avait obtenu une concession de 20.000 hectares sur la rive gauche du Niari, centrée sensiblement sur le kilomètre 250 de la voie ferrée et une importante gare de triage venait d'être créée dans la vallée du Niari. Les critères économiques sont pratiquement possibles par le CFCO qui facilitait le transport de la nourriture des animaux et facilitait aussi l'expédition des bêtes vers les centres de consommations. Le rapprochement des centres urbains simplifiait le problème des expéditions mais accroissait celui de l'approvisionnement. De même, étant donné son rôle de complément, voire de transition, l'élevage des porcs ne pouvait s'installer qu'au voisinage des élevages bovins, mais à proximité du CFCO (M. Soret, 1961, p. 319).

Le CFCO, dont la construction avait été en grande partie était activée par les espoirs miniers, qui avaient permis le développement des exploitations agricoles et leur évolution vers les complexes agros industriels ou vers l'élevage, se développa rapidement grâce à l'exploitation forestière qui, en 1961, lui a fourni 92% de son trafic dont 53% de son trafic à la descente.

Le chemin de fer Congo Océan a donc joué un rôle primordial dans l'exploitation du bois. C'est grâce à lui que l'exploitation forestière a pu naître au Congo, et, c'est son expansion qui a permis son développement.

Comme pour beaucoup d'autres activités, le CFCO drainait notamment par ses centres urbains, la majorité des entreprises industrielles, parfois même comme pour des scieries, au détriment de leur rentabilité⁵.

Le CFCO fut une voie commerciale fréquentée et sur elle venait se brancher des voies secondaires desservant le reste du pays, des voies de liaison unissant à d'autres importants itinéraires comme celui qui longeait le Congo depuis son embouchure. Les gares du CFCO jouaient un rôle de redistribution et étaient des centres commerciaux beaucoup plus des points de chargements du chemin de fer⁶.

Une fois ouvert au trafic, le CFCO a paradoxalement développé l'agriculture des régions traversées : le hasard l'avait fait passer sur les meilleures terres du Congo.

Mais le chemin de fer Congo Océan n'est pas seulement l'artère vitale du Niari et du Mayombe, c'était encore et surtout le cordon qui, par l'intermédiaire du fleuve, relie le Nord du Congo et les autres États de la sous-région Afrique centrale à la mer. Rappelons que 27% du trafic à la montée était chargé, à destination de la gare fluviale de Brazzaville, c'est-à-dire du Nord Congo et surtout de la RCA et du Tchad. De même, 16% du trafic à la descente provenait de cette même gare fluviale. Le CFCO servait aussi comme voie de dégagement au chemin de fer belge qui avec ses 600 millions de tonnes kilométriques arrivait en état de saturation. C'est depuis 1954 que le chemin de fer Congo Océan commença à transporter le cuivre électrolytique en provenant du Katanga.

Le CFCO avait vivifié le pays, il avait ouvert une porte sur l'extérieur à un lointain centre africain ; il avait enfin tendu une main secourable à ceux même qui, lors de sa difficile naissance avaient jusqu'au dernier espéré à un spectaculaire avortement.

Le CFCO avait donc joué un rôle important dans le développement économique du Congo, dans les transformations sociales qui avaient marquées son évolution. Cette infrastructure a contribué à la promotion

⁵ Jean Bruno Bouilou, E.O n°1 du 02 novembre 2021 à Brazzaville.

⁶ Jean Marie Ango, E.O n°2 du 04 novembre 2021 à Brazzaville.

économique du Congo qu'il rendait possible ; elle a assuré l'évolution sociale d'une grande partie de la population. (M. Soret, 1961, p. 427).

3. Le chemin de fer Congo Océan : voie incontournable pour le transport lourd en Afrique centrale.

3.1. La place du CFCO dans le transport des marchandises

L'existence du CFCO avait permis à une vaste zone de se développer. Elle ouvrait une porte sur le large à un immense territoire. Dans ces conditions, c'est au chemin de fer lui-même qu'il appartenait de s'organiser, de s'équilibrer, notamment au point de vue financier afin de rester un des meilleurs facteurs de développement du Congo.

En effet, le CFCO accorda, moyennant un péage, le droit de passage aux trains de manganèse de la COMILOG et remorqué par cette société. Un premier train de minerai circulait dans la nuit du 5 au 6 Août 1962, la voie ayant été achevée de bout en bout le 16 Juillet 1962. A la fin de la même année, on observa une cadence du trafic d'un train par jour, ce qui permettait le transport de 600 mille tonnes par ans.

Cette nouvelle voie traverse la zone qui fournit la plus grande partie de l'arachide et du bois de tout le Congo.

Le Congo avait besoin d'un chemin de fer tant pour se libérer de sa sujétion aux voisins et concurrents que pour mener à bien son évolution. 110.000 kilomètres carrés seulement, sur près de 35.000 doivent être vivifiés directement par cette nouvelle voie que les déficiences en artères naturelles. On entreprit donc la construction de chemin de fer dont les caractéristiques pourraient, dans l'optique d'aujourd'hui, nous amener à penser qu'elles furent fixées en dehors de toute considération de développement économique possible des zones traversées. Mais il ne faut pas oublier que cette voie visait d'abord à permettre la pénétration rapide des régions difficiles, généralement insalubres, souvent à peine pacifiées (M. Soret, 1961, p. 2)

Le manganèse dont l'exploitation avait commencé en 1962, évacué par téléphérique jusqu'à la frontière du Gabon, était ensuite transbordé sur un chemin de fer appartenant à la société d'exploitation (COMILOG) et qui rejoint le CFCO vers le P.K. 205 (M. Soret, 1961, p. 41).

Le CFCO traverse toute la vallée du Niari, considère à l'époque comme une zone sans espoirs économique. Mais ces 100.000

kilomètres carrés regroupent près des deux tiers de la population du pays, la presque totalité des mines, les meilleures terres. Lieu de passage depuis toujours, cette zone renferme les populations les plus actives, les plus aptes à recevoir ce que l'Europe est appelée à leur apporter, à s'adapter aux conditions matérielles et sociales de l'Europe nouvelle sans trop de heurts ni de bouleversement, les plus aptes aussi à transmettre à l'arrière-pays qui ne s'est pas délaissé pour autant, le bénéfice de civilisation multiplié par la facilité des relations (M. Soret, 1961, p. 112).

Les produits forestiers acheminés par voie fluviale subissaient un transbordement à Brazzaville sur le chemin de fer avant d'atteindre le port de Pointe-Noire, lieu d'exportation. Le chemin de fer assurait à l'époque le transport des produits forestiers en provenance du Nord Congo, mais aussi de certaines régions du Sud Congo à partir de la gare de Loudima et de Loubomo. Les produits forestiers transportés étaient en majorité des grumes. Le chemin de fer conserve un rôle dominant dans le transport des marchandises et des voyageurs à faible coût. Des années durant, il a favorisé la croissance des secteurs forestiers, miniers et agricoles (V. N. Olievski, 2013, p. 67). Cette voie fut ainsi un vecteur essentiel du développement, le levier stratégique de la croissance du Congo et des pays de la sous-région Afrique centrale. La société assurait ses missions avec plusieurs salariés ; contribuant ainsi à la création d'une chaîne de valeur aux abords des villes et des gares traversées.

Nous pouvons aussi dire que la création de cette voie de communication a donnée naissance à plusieurs unités de productions, c'est ainsi que la SIAN était l'une des plus anciennes entreprises installées dans la vallée du Niari, puisqu'elle avait été fondée en 1929 par Jean Ottino. Le chemin de fer Congo Océan était alors en cours de construction et Ottino, semble-t-il, mettait son espoir dans la création d'une gare de triage, à mi-chemin entre Brazzaville et Pointe-Noire.

Ces espérances furent déçues, la gare de triage étant en définitive installée à Dolisie, point où les locomotives devaient être jumelées pour le franchissement du Mayombe (P. Vennetier, 1963, p. 2).

Dans le Sud-Ouest, les nombreuses gares du CFCO et les routes qui y aboutissent permettaient souvent d'éviter les centres d'autant plus que Brazzaville et surtout Pointe-Noire, étaient des véritables terminus de ce circuit de collecte sur le territoire congolais (A. Auger, 1968, p. 17).

À l'époque, Makabana grâce aux services et ateliers de la voie ferrée de la COMILOG était le seul centre urbain secondaire qui avait des activités à caractère industriel. Les centres secondaires desservis par le CFCO étaient dans la zone d'influence des quatre villes congolaises (A. Auger, 1968, p. 24)

3.2. Mouvement du trafic

Il s'agit d'une voie unique et étroite (42 pouces anglais, soit 1.067m). Le matériel de traction comportait des locomotives diesel et des autorails de 3000v. Les ateliers de réparation étaient à Pointe-Noire, et le poste Central de régulation se trouvait à Dolisie. Le trafic de 200.000 tonnes en 1939 était passé à 400.000 tonnes en 1954, et plus tard 1.000.000 de tonnes en 1964. Il restait assez déséquilibré. Dans le sens de Brazzaville – Pointe-Noire avaient circulé 625.000 tonnes (61.3%), comprenant principalement du bois (400.000tonnes) chargé avant, à Dolisie et arrivé par la route du Gabon. Venaient par la suite des produits agricoles (coton, café, oléagineux), dont une partie était originaire de la Centrafrique, et ne faisait que transiter. Dans le sens Pointe-Noire –Brazzaville (395.000 tonnes), le CFCO transportait les hydrocarbures, produits alimentaires et boissons, ciment, matériaux de construction, biens d'équipement. (P. Vennetier, 1966, p. 99).

À partir de 1962, était venu s'ajouter un élément très important : le manganèse. Celui-ci était extrait dans la région de France-ville, au Gabon et passant par Mossendjo et Makabana avant de se raccorder au CFCO à Mont-Bélo (entre Loudima et Dolisie). De ce fait, le trafic total de la voie ferrée avait bondi en deux ans, de 900.000 tonnes à 1.900.000 tonnes, mais cette brusque augmentation n'avait pas été sans inconvénient. La voie n'avait pas été pour le passage de convois aussi lourds, et avait subi dans la traversée du Mayombe, une usure rapide.

En dépit du renouvellement des rails et de précautions particulières (limitation de vitesse), les accidents de roulements s'étaient faits à plusieurs reprises, rendant la circulation difficile (P. Vennetier, 1966, p. 98).

Il faut reconnaître que, cette voie de communication a été conçue à l'origine d'abord pour assurer l'exploitation des matières premières et non pour favoriser les échanges intérieurs. On assista à une croissance démographique des régions traversées par le chemin de fer des années

ou commença la construction du CFCO de 646000 en 1962, soit un accroissement de plus de 90% de 1926 à 1945, le taux de croisement aurait été de 1,5% identique au taux d'accroissement naturel. De 1955 à 1962, l'expansion est plus rapide que jamais. Les villes surtout Brazzaville attirait des immigrants de tout le Congo (M. Soret, 1967, p. 1). L'ensemble de la zone du chemin de fer avait favorisé l'exode rural des populations avec plus de 82000 personnes qui s'étaient installées surtout à Brazzaville et à Pointe-Noire : les deux grandes villes avaient gagné chacune 40000 habitants de plus que l'apport du simple croit naturel (M. Soret, 1967, p. 4).

Le trafic des voyageurs de ligne était passé de 60 000.000 de voyageurs/kilomètres pour 560 000 voyageurs en 1960 à 195 000 000 voyageurs/kilomètres pour 1.473. 000 voyageurs en 1974 pour une distance moyenne de transport de 127 km. Le transport des voyageurs était assuré par des rames autorails qui permettaient un service quotidien de jour et de nuit dans les deux sens, entre Brazzaville et Pointe-Noire. Un service par autorail était assuré dans les deux sens tous les jours sauf les dimanches entre Dolisie et Mbinda, terminus de la voie COMILOG, embranché sur la voie du CFCO à Mont-Belo.

Après quelques fluctuations dues aux vicissitudes de la guerre et de l'après-guerre, on note depuis 1955 une croissance rapide et continue du trafic marchandise. En 1974 par exemple le trafic des marchandises sur le CFCO avait atteint 1.804.000 tonnes représentant 553 millions de tonnes-kilomètres auxquelles. Il convient d'ajouter le passage de 2.083.000 tonnes de manganèse et 17 000 tonnes de divers transportées en transit par la COMILOG dans ses propres trains.

En gros, le tonnage total du CFCO et de la COMILOG s'était élevé à 3.905.000 tonnes en 1974. Le taux de croissance moyen depuis 1960, trafic de COMILOG exclu était de 6%.

Conclusion

Le chemin de fer Congo Océan est considéré comme l'épine dorsale de l'économie congolaise. Il est la seule structure intervenant dans le transport des marchandises au Congo qui dispose de moyens pouvant transporter un grand nombre de voyageurs et d'importantes quantités des marchandises des zones de production vers des zones de consommation.

Pour relever les nombreux défis des temps modernes auxquels cette infrastructure est confrontée, la direction générale de cette société a besoin d'un appui urgent, soutenu et conséquent de la part du gouvernement congolais et des partenaires techniques, financiers du Congo.

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. A 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.

Globalement, l'amélioration du trafic et de la qualité de service plus généralement des réformes structurelles devraient être engagées au sein de cet outil pour lui permettre de jouer son rôle moteur de l'économie congolaise et de soutenir la compétitivité ou la concurrence dans l'espace sous régionale.

Sources et références bibliographiques

1. Sources

1.1. Sources orales

ANGO Jean Marie, enquête orale n°3 du 20 décembre 2021 à Brazzaville.

MBOUILOU Jean Bruno, enquête orale n°2 du 02 novembre 2021 à Brazzaville.

PINDOU Vincent ; enquête orale n°1 du 15 septembre 2021 à Dolisie.

1.2. Sources imprimées

BORIE Christel, 2019, *Tout un monde au Gabon*, Libreville, Eramé.

- COGIFER technologie, 1985, *Perspective pour un réseau ferroviaire*, Paris, CEDEX.
- Commission des communautés Européennes, 1974, *les conditions d'installations d'entreprises, industrielles au Congo*, Volume XVI, Paris, SEDES.
- COSNIER Henri, 2020, *Chemin de fer Congo Océan*, Paris, les cahiers de l'Afrique Équatoriale Française (Annales coloniales).
- IMBALO Lambert, 2000, *Rapport d'étude sur les produits forestiers en République du Congo*, Brazzaville.
- Ministère de l'Économie et des Finances, 1996, *les termes de la relance économique*, Brazzaville, Mazarin Michel Alvine.
- Missions CEE Congo, 1971, *transports et voies de communications et télécommunications*, Brazzaville.
- Rapport d'audit environnemental et social du chemin de fer Congo Océan, 2010, version originale, Pointe-Noire.
- VASILE Nicolae Obievschi, 2013, *transport ferroviaire*, Paris, SSATP.

2. Références bibliographiques

2.1. Ouvrages

- AKALA EKONDY, 1983, *le Congo Brazzaville, essai d'analyse et d'explication sociologique selon la méthode pluraliste*, thèse de doctorat unique, Faculté de Droit et des Sciences économiques de l'Université de Neuchâtel, Berne, Allemagne.
- AMIN Samir et VIDROVITCH Coquery Catherine, 1969, *Histoire économique du Congo (1880-1968) du Congo français à l'union douanière et économique d'Afrique centrale*, Paris, Anthropos.
- KIVOUVOU Catherine Renouard, 2017, *la lexicographie bilingue : l'exemple d'une langue africaine ; le lari*, Thèse de doctorat unique en science du langage, Université de Cergy-Pontoise, Paris-Seine.
- MELOUX Jean, BIGOT Jean et VILAND Jean Claude, 1983, *plan minéral de la République du Congo*, Volume 1, Bureau de recherche géologie et minières, Orléans, CEDEX.
- MOUANDA MBAMBI Florent, 1990, *l'implantation du protestantisme au Congo : le cas des Kamba de 1930 à 1986*, Thèse de doctorat unique, École pratique des hautes études V, section Sciences religieuses.

- NARDI Michel, 1983, *perspective de développement de la lecture en République Populaire du Congo*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme supérieur de bibliothécaire, École Nationale Supérieure des bibliothèques, Villeur Bannes.
- SORET Marcel, 1961, *le chemin de fer Congo Océan, son importance économique et sociale*, tomes I et II, Thèse complémentaire, Université de Lyon, ORSTOM.
- SORET Marcel, 1978, *Histoire du Congo : Capitale Brazzaville*, Paris, Berger-Levrault.
- VENNETIER Pierre, 1966, *Géographie générale du Congo Brazzaville*, Paris, Gautier Villars.
- VENNETIER Pierre, 1968, *Pointe-Noire et la façade maritime du Congo Brazzaville*, Paris, ORSTOM.

2.2. Articles

- AUGER Alain, 1968, « Note sur les centres urbains secondaires au Congo Brazzaville », *Cahiers d'Outre-Mer*, Tome XXI, p. 29-55.
- MOUDOUDOU Placide, 2010, « Une décennie des grands travaux », *Histoire générale du Congo*, Volume IV, Brazzaville, L'Harmattan, p. 43-65.
- NDINGA-MBO Abraham Constant, 2010, « a gestion économique du Congo (1886-1900) », *Histoire générale du Congo des origines à nos jours*, Vol II, Brazzaville, L'Harmattan, p. 201-224.
- NDION Pierre, 2010, « Villes congolaises modernes : Histoire, Aménagement et Avenir », *Histoire générale du Congo*, Volume IV, Brazzaville, L'Harmattan, p. 427-460.
- POURTIER Roland, 2007, « Les Chemins de fer en Afrique subsaharienne entre le passé révolu et la recomposition incertaines », *Belgo*, n° 2, p. 189-202.
- GODARD X. Marithé, 1985, *Quel est le rôle des transports dans la couverture des besoins alimentaires des villes*, Paris, L'Harmattan.
- JONCHERAY Mathilde, 2013, « Le rôle moteur des transports dans le développement en période post-conflit. Les "pays du Niari" en République du Congo », *Géotransports*, p. 245-260.

OFOUEME Yollande Bertone, 2010, *Les aspects humains en République du Congo*, Paris, L'Harmattan.

PATRON Pierre Rat, 1993, *L'Histoire du Congo lue dans les cartes géographiques*, Pointe-Noire, ORSTOM.

SORET Marcel, 1967, « La population des pays du Niari d'après la thèse de Mr Soret sur la zone du chemin de fer Congo-Océan », *Études socio-économiques 1949-1964*, Brazzaville ORSTOM, p. 29-42.

VENNETIER Pierre, 1963, *Société industrielle et Agricole du Niari (SIAN)* (Congo Brazzaville), *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 61, p. 43-80.