

NTELA

____ N° 03, Vol. 1, Janvier-Juin 2022 ____



ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Couverture : Figure de chasseur bantou de l'Afrique centrale. Statuette collectée par le Laboratoire d'Anthropologie et d'Histoire (actuelle Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université Marien Ngouabi), entre les années 1975 et 1980. Dans les langues kongo de cette sous-région, le bon chasseur est justement appelé « *NTELA* ». Par métonymie, ce nom symbolise l'homme constamment animé par la quête des savoirs et des connaissances ; un scientifique qui cherche, qui trouve et qui partage ses trouvailles avec les autres au moyen de la publication.

Les opinions exprimées dans les différents textes publiés ici sont celles de leurs auteurs. Elles n'engagent nullement la Revue *NTELA*

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
E-mail : cura.congobrazza@gmail.com

NTELA

_____ N° 03, Vol. 1, Janvier-Juin 2022 _____

ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Publications semestrielles de la Revue NTELA

Directeur de publication

Yvon-Norbert GAMBEG

Rédacteur en chef

Jean Félix YEKOKA

Comité de rédaction

Jacques Nkeoua Oumba, Paul Kibangou, Régina Patience Ikemou, Rony Dévyllers Yala Kouanzi, Samuel Kidiba, Dieudonné Mouakouamou Mouendo, Didace Kevin Kouloungou Boungou, Jean-Bruno Bayette, Dreid Miché Kodja Manckessi.

Comité scientifique

Jean-François Owaye, Professeur, Université Omar Bongo (Gabon), Miche-Alain Mombo, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Georges-Claude Tshund'Olela, Professeur, Université de Kinshasa (RD. Congo), Omer Massoumou, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Françoise Blum, Professeur, Université Paris 1, Panthéon Sorbonne (France), Bienvenu Boudimbou, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Joachim Emmanuel Goma-Thethet, Professeur, Adon Simon Affessi, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Université Marien Ngouabi (Congo), Dieudonné Tsokini, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Pierre Yvon Ndongo Ibara, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Joseph Zidi, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Henri Yambéné Bomono, Professeur, Université Yaoundé 1 (Cameroun), Jean Félix Yekoka, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Rogacien Tossou, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Université Marien Ngouabi (Congo), Yvon-Norbert Gambeg, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Sophie Pulchérie Tape, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Amuri Mpala Lutébélé, Professeur, Université de Lubumbashi (RD. Congo), Didier Ngalebaye, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo).

SOMMAIRE

Éditorial	13
------------------	----

Articles

I. HISTOIRE

Karl Laman et l'évangélisation de la vallée du Niari (1909-1947) : une étude hymnologique Aris Cristel KIBAMBA KIBOULOU, Joseph ZIDI	19
Immigration, religion et schisme politique en Côte d'Ivoire de 1990 à 2010 Kouakou Laurent ASSOUANGA	41
Les procès politiques dans l'histoire congolaise (1968-1978) Étanislas NGODI	57
La politique de développement routier en Côte d'Ivoire de 1960 à 1980 Loukou Bernard KOFFI	81
Korékipra : un village musulman en pays bété (côte d'ivoire) Diakaridja OUATTARA	95
Femme et voile dans la société musulmane au Cameroun du XIX ^e au XX ^e siècle Liliane Dalis ATOUKAM TCHEFENJEM	111
Monseigneur Anatole Milandou, Archevêque Émérite de Brazzaville : vie et œuvres (1946-2021) Armand Brice IBOMBO	143
Le réseau routier ivoirien : contribution d'un système de transport dans la croissance et le développement de la Côte d'Ivoire de 1960 à 2000 Laurent Abé ABÉ	161
Appropriation de la lagune par les Aïzi : patrimonialité et mythe de la domanialité des génies, du XVIII ^{ème} siècle à 1930 Éric PETE	181

Essai d'analyse historique du bellicisme beembe du XVIII ^e au XX ^e siècle	
Serge Rufin KAYA BILALA	203
État de mise en œuvre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (2013-2019) : opportunités et défis	
Wend-Vénègda Arsène DIPAMA	223
Les changements sociaux en pays odzokru : les classes d'âge à l'épreuve de la modernité	
Nome Rose De Lima ESSOH	249
Le Conseil de gouvernement de Côte d'Ivoire face aux problèmes de l'éducation de 1957 à 1958	
Yao Marcel KOUAKOU	271
Organisation et problèmes du réseau ferroviaire (CFCO-COMILOG) au Congo de 1921 à 2018	
Bertin Gualbert MBANI	291

II. GÉOGRAPHIE

La commercialisation du riz local en Côte d'Ivoire : acteurs et circuit de distribution dans la région du Goh (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)	
Koffi Joachim KOTCHI	315
Les eaux usées dans la ville de Touba (Côte d'Ivoire) : entre pollution du cadre de vie et moyen de production agricole	
Bazoumana DIARRASSOUBA, Karidia DIOMANDÉ	333
Caractérisation des crues et perception endogène des populations dans la basse vallée du bassin versant de l'Ouémé à Bonou au Bénin	
Sophiatou SEIDOU, Hilaire S. AIMADE, Cintia Karen K. A. AHOUANOGBO, Émile Y. ATIYE, Marc SOHOUNNON, Expédit W. VISSIN	351
Les enjeux fonciers et socioéconomiques de l'agriculture urbaine à Korhogo (Nord de la Côte d'Ivoire)	
Tiéoura Hamed COULIBALY	379
L'Histoire des savanes ouest-africaines	
Ali DIABIGUILE	397

Stratégies de sécurisation et modes d'accès au foncier urbain à
Korhogo, au nord de la Côte d'Ivoire
Yéboué Stéphane Koissy KOFFI, Foungnigué Robert OUATTARA 411

Valorisation des potentialités touristiques en faveur du développement
local du département de Kounahiri (Côte d'Ivoire)
Djénan Marie Angèle KARAMOKO 431

III. PHILOSOPHIE

De la légende de l'incapacité du Négro-Africain à philosopher.
Réflexion sur les enjeux du rétablissement de la conscience historique
Anselme MBEMBA-MPANDZOU 447

Le jeu dans l'éducation chez Platon et Aristote : un paradigme pour une
culture de la paix sociale
Koudou François OZOUKOU 473

La continuité et la discontinuité comme marque de progrès scientifique
dans l'épistémologie bachelardienne
Yves Romaric GOLI KOUASSI 479

De l'éducation à l'humanisme chez Jean-Jacques Rousseau : condition
de possibilité de paix et de respect des droits de l'homme dans la
prévention contre l'extrémisme violent au Mali
**Nacouma Augustin BOMBA, Belko OUOLOGUEM, Souleymane
KÉÏTA** 497

La problématique de la propriété foncière en Afrique : une lecture à
l'aune de l'éthique de John Locke
N'guessan Julien KOUAMÉ 515

Crise du paradigme démocratique dans la modernité politique en
Afrique : quelles approches philosophiques ?
Komla FADEME 533

L'avenir de l'espèce humaine et le transhumanisme
Kadio Mathieu ANGAMAN 535

Penser et construire l'Université du présent en Afrique
Ayuba LAWANI 551

ÉDITORIAL

Faut-il le rappeler ? En janvier 2021, malgré les perturbations que connaît le monde à cause de la crise sanitaire due au Covid-19, le Centre Universitaire de Recherche sur l'Afrique (CURA) décidait de lancer un appel à contribution pour le premier numéro de la revue *Ntela* à paraître en juin de la même année. Celui-ci paraîtra dans les délais prescrits, avec des textes venus du Congo, du Cameroun, de la Côte-d'Ivoire et de la France. La machine était alors lancée.

Il subsistait tout de même quelques incertitudes. L'on se posait, entre autres, les questions de savoir si l'on tiendrait la promesse de produire un numéro par semestre, si l'on aurait assez de textes pour chaque numéro, et surtout, si l'on serait capable de tenir le rythme, de gérer les flots des sollicitations et d'être toujours dans les délais, avec la même rigueur et la même volonté. Pour ce faire, nous nous faisons une promesse : tenir bon, quelles qu'en soient les circonstances et les difficultés. C'est dans cette perspective que, malgré le prolongement de la crise sanitaire, les gestionnaires de la revue *Ntela* vont réussir à faire paraître, en décembre 2021, le numéro deux, en deux volumes. L'engouement des chercheurs à diffuser leurs trouvailles malgré le climat de morosité qui règne en ce moment était tel que, des douze articles que comptait le premier numéro, la revue était passée à une cinquantaine, venus d'horizons variés, mais de plus en plus centrés sur l'espace africain. C'était la preuve que la marche de *Ntela* était appelée à se poursuivre.

Après ce deuxième pas de *Ntela*, somme toute réussi, voici le troisième numéro ! Comme dans le précédent, il compte deux volumes constitués chacun d'articles venus d'horizons différents, de domaines variés, mais toujours liés aux lettres et aux sciences sociales et humaines. C'est ici la preuve évidente du parcours fulgurant que réalise la revue *Ntela* dans sa contribution à la diffusion des résultats sur la recherche en Afrique. C'est aussi la preuve de l'audience dont elle bénéficie progressivement de la part des Universitaires africains et de la diaspora. La tâche s'avère ardue, interminable et grande, mais noble. Voilà pourquoi le CURA mobilise toutes ses ressources afin de mériter la confiance que lui témoigne la communauté savante et universitaire.

Depuis les temps les plus anciens, l'Afrique s'est toujours placée du côté de l'histoire, soit en tant qu'actrice, soit comme victime des dynamiques qui expliquent la marche du monde. Les épisodes de la traite négrière écumante et de la colonisation ont été particulièrement

violents pour elle. Heureusement, ceux-ci n'ont guère réussi à ôter à l'Afrique ce qu'elle a de plus cher : son identité construite autour de ses us et coutumes, ses valeurs culturelles fondamentales qui constituent l'étiquette de son âme et qui proclament la beauté de son humanisme.

En effet, même après les chroniques de l'esclavage et de la colonisation, l'Afrique est restée un « continent convoité », menacé par de graves crises, des violences terribles et des perturbations conjoncturelles et structurelles. Leurs *modus vivendi* sont régulièrement interrogés, tant les défis que l'Afrique est appelée à relever restent permanents. La vie rurale et urbaine, les avatars politiques des choix opérés dans les sphères publiques, les épidémies, les violences de tous genres, les mutations imposées par les prouesses des nouvelles technologies et de l'intelligence artificielle, le terrorisme, les migrations, la faim, les changements climatiques et leurs conséquences subséquentes, les crises institutionnelles et éducatives, le foncier, sont autant de problèmes complexes qui se présentent aux Africains en termes de défis à relever. *Ntela* observe que les universitaires africains, chacun dans son domaine, investissent davantage le champ de ces questions, pour interroger la place de l'Afrique dans le monde et pour évaluer ses capacités de résilience en vue d'être maître de son destin. C'est dire que l'engouement des chercheurs africains vis-à-vis des problèmes qui minent leurs sociétés et face aux enjeux de l'heure est une attitude qui tend à réduire significativement le vaste pré-carré de réflexions et d'analyses que des chercheurs venus d'ailleurs se sont taillé en Afrique depuis des lustres.

C'est là un signe positif ! Positif aussi est ce choix d'ouvrir des brèches entre chercheurs afin qu'ils se placent sur des trajectoires des courants féconds. Le choix de *Ntela* d'être une revue interdisciplinaire est totalement assumé, car il permet un dialogue entre disciplines, entre auteurs, ainsi que cela s'observe à travers les articles publiés dans ce 3^e numéro. Ce premier volume compte vingt-neuf textes, repartis de la manière suivante : quatorze textes consacrés aux sciences historiques, sept d'obédience géographique et huit d'essence philosophique. Dans ce volume, l'Histoire se fait la part belle.

Dans les textes de ce volume, quelles qu'en soient les approches et les orientations choisies, les auteurs s'intéressent aux sociétés africaines d'hier et d'aujourd'hui, dans leur variété identitaire, leur complexité phénoménologique et leur diversité culturelle. Tout cela pour dire que l'Afrique est une et plurielle. Les problématiques saillantes y tournent autour du développement socioculturel et économique, des religions,

des croyances, de leur incidence sur l'environnement socioculturel et sur les questions d'altérité. En félicitant les auteurs pour cet investissement spirituel et intellectuel, *Ntela* souhaite une bonne pérégrination savante à ses lecteurs !

Professeur Yvon-Norbert Gambeg
Directeur de publication

I. HISTOIRE

Organisation et problèmes du réseau ferroviaire (CFCO-COMILOG) au Congo de 1921 à 2018

Bertin Gualbert MBANI*

Résumé

Le réseau ferroviaire Congolais est concentré entièrement dans le sud-ouest du pays. Long de 886km, ce réseau comprend deux voies : le CFCO et la voie COMILOG. Il joue un rôle fondamental dans le transport de marchandises et de voyageurs. Le chemin de fer constitue l'épine dorsale de l'économie congolaise, couloir d'approvisionnement à l'arrière-pays national et aux pays voisins. Ainsi, s'inspirant des sources orales et imprimées, des ouvrages et articles, l'étude montre l'organisation et les problèmes du réseau ferroviaire en République du Congo de 1921 à 2018. Ce réseau permet le transport de marchandises et de voyageurs. Il est à l'origine de nombreuses transformations économiques et sociales. Cependant, ce réseau est confronté aux problèmes occasionnant les interruptions du trafic et des accidents ferroviaires provoquant d'énormes pertes humaines et des dégâts matériels considérables entre Brazzaville et Pointe-Noire.

Mots-clés

CFCO, COMILOG, ferroviaire, organisation, problèmes.

Abstract

The Congolese rail network is concentrated entirely in the southwest of the country. 886km long, this network comprises two tracks: the CFCO and the COMILOG track. It plays a fundamental role in the transport of goods and passengers. The railway is the backbone of the Congolese economy, a supply corridor to the national hinterland and to neighboring countries. Thus, drawing inspiration from oral and printed sources, books and articles, the study shows the organization and problems of the railway network in the Republic of Congo from 1921 to 2018. This network allows the transport of goods and passengers. It is at the origin of many economic and social transformations. However, this network is faced with problems

*Docteur en Histoire contemporaine, Université Marien Ngouabi, (République du Congo) / E-mail : bertinmbani@gmail.com

causing traffic interruptions and rail accidents causing enormous human losses and considerable material damage between Brazzaville and Pointe-Noire.

Keywords

CFCO, COMILOG, railway, organization, problems.

Introduction

Le réseau ferroviaire Congolais est concentré entièrement dans le sud-ouest du pays. Long de 886km, ce réseau comprend trois voies : le Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO), long de 510km de Brazzaville à Pointe-Noire (INRAP, 1976, p. 40) et le chemin fer minier de COMILOG, long de 285 km de Mbinda à Mont Belo construit pour l'évacuation du manganèse de Moanda au Gabon à destination du port maritime de Pointe-Noire et enfin, le réalignement de Bilinga à Dolisie, long de 91km (P. Moundza, 2013, p. 1).

Après la fermeture de la COMILOG en territoire Congolais, la voie ex-COMILOG devient la pleine propriété de l'État Congolais sous la direction du CFCO (Décret n°2003/291). Le CFCO est une entreprise industrielle publique à caractère commercial appartenant exclusivement à l'État congolais.

L'étude montre l'organisation et les problèmes du réseau ferroviaire en République du Congo de 1921 à 2018. L'année 1921, est le début de la construction du CFCO, et 2018, celle de l'interrompu du trafic entre Pointe-Noire et Brazzaville. Ce réseau a entraîné de nombreuses transformations économiques et sociales dans les régions desservies. Il assure l'essentiel du trafic des marchandises et voyageurs. Malgré son rôle déterminant dans le développement économique et social, le réseau ferroviaire Congolais connaît des multiples problèmes occasionnant des interruptions de trafic et des accidents ferroviaires aux conséquences considérables.

Pour mener l'étude, nous avons eu recours aux sources orales, écrites, iconographiques, imprimées, des ouvrages, articles, des thèses. Elle est structurée en deux axes : d'abord l'organisation du réseau ferroviaire en République du Congo, puis les différents problèmes auxquels est confronté ce réseau ferroviaire.

1. L'organisation du réseau ferroviaire Congolais

Long de 886 Km, le réseau Congolais comprend deux voies : le CFCO, 515km et la voie COMILOG 285km. À cela s'ajoute le réalignement de 91km entre Dolisie et Bilinga. Après la fermeture de la COMILOG en territoire Congolais, la voie ex-COMILOG devint la pleine propriété de l'État Congolais (Décret n°2003/291). Il existe également des voies secondaires dans les gares et ports avec un écartement de 1,067m. Le poids du rail au mètre est en moyen 30kg. Ce réseau assure l'essentiel du trafic des marchandises et voyageurs.

1.1. Le profil des lignes ferroviaires : CFCO et COMILOG

1.1.1. La construction et le profil du CFCO

Le chemin de fer Congo-Océan (CFCO), long de 510 km, relie le port maritime de Pointe-Noire au port fluvial de Brazzaville. Il fut construit sous l'administration coloniale française, entre 1921 et 1934, par la Société de Construction des Batignolles (SCB) de Pointe Noire au PK 172 et la Compagnie Lyonnaise de l'Afrique Équatoriale Française (COLYAF) de Brazzaville au PK 172 (B. G. Mbani 2019, p. 60). Et, le réalignement de Bilinga à Dolisie construit de 1976 à 1985 sur 91.

Le 25 septembre 1976 fut à Bilinga (ex-Fourastié) la cérémonie d'ouverture des travaux de réalignement du chemin de fer dans le Mayombe, sur 91km de Bilinga à Dolisie en présence du président de la République, Marien Ngouabi. L'importance de cet événement résulte du fait que le chemin de fer permet non seulement l'exploitation des richesses, mais aussi aux populations de se fréquenter, de se connaître, en empruntant un moyen de déplacement rapide occasionnant peu de frais notamment le train. Ce réalignement devra permettre un accroissement du trafic des passagers et surtout des marchandises. Ce tracé a favorisé la circulation du nouveau train : « le train- Expresse » inauguré en janvier 1976.

Le premier coup de pioche fut donné par Mme Augagneur, épouse du gouverneur général, le 7 février 1921 (R. Frey, 1980, p. 307), et l'inauguration se fit le 10 juillet 1934 (Afrique Élan, 2014, p. 75). Le 29 mai 1934 fut donc le serrage du dernier boulon du chemin de fer Congo-océan par le Gouverneur général Raphaël Antonetti, à la gare de Moubotsi (ex- Favre). À la fin de l'année 1932, le coût financier

global des travaux de construction du chemin de fer Congo-Océan est évalué à 2.200.000.000FCFA (P. Moundza, 2013, p. 48).

La main-d'œuvre se présente de la manière suivante : 8 médecins, 136 infirmiers, 102 officiers et sous-officiers, 120.000 ouvriers, 25.000 volontaires (R. Frey, 1980, p. 307, 1980, p. 273), 800 chinois embauchés par le gouverneur français à KUANG-TCHEOU-WUAN, en Chine, au début de 1929 ont participé à la construction de cette gigantesque œuvre (S. Andriamirado, 1984, p. 98). Ils furent embarqués de HONG-KONG, et arrivés à Pointe-Noire le 14 juillet 1929. La gestion de ces tronçons avait été confiée, en Juin 1927, à la société de construction des Batignolles qui bénéficia alors d'une inscription spéciale au budget de la colonie au titre de l'exploitation provisoire du Congo-Océan et du Wharf de Pointe-Noire (EPCOW). L'EPCOW est dissout le 9 juillet 1934.

Le 18 juillet 1934, le CFCO était constitué pour gérer le nouveau chemin de fer. Stéphane Tchitchelle déclare : « Nous continuons à nous mettre au garde-à-vous à chaque passage du train. Tout simplement parce qu'il y avait des blancs à l'intérieur » (S. Andriamirado, 1984, p. 98). Les ateliers de réparation ferroviaires à Pointe-Noire, siège du CFCO, se trouvent au PK4. C'est au prix de sacrifices et de privations que les travailleurs engagés aux travaux du CFCO bénéficiaient d'une alimentation insuffisante et de qualité douteuse.

À cause des effectifs faibles dans la zone de construction du chemin de fer, les recrutements ont été élargis jusqu'au nord du pays, au Tchad, en Oubangui Chari, au Cameroun, et plus tard en Chine. Le manque de machines oblige chacun à manier pelles, pioches, dynamite, scies et brouettes, à déboiser et à transporter des centaines de kilos de troncs d'arbres, de caillasses et de terre sous des pluies battantes ou une humidité de 90%, à travers une forêt infestée de serpents, de moustiques et de guêpes, le tout dans une chaleur étouffante qui ne laisse de répit ni de jour, ni de nuit. Ce chantier comme un effroyable consommateur de vies humaines. J. Gamandzori (1987, p. 528) citant A. Londres écrit : « J'ai vu construire des chemins de fer, on rencontrait du matériel sur les chantiers. Ici que du nègre. Le nègre remplaçait la machine, le camion, la grue ; pourquoi pas l'explosif aussi ? ». Plusieurs ouvrages d'arts ont été construits comme l'indique la photographie ci-contre.

Photo n°1 : Viaduc sur le Congo-Océan dans le Mayombe



Source : H. Bouboutou et M. Petit, 1976, *Géographie République Populaire du Congo*, Paris, Hatier, p. 43.

Le CFCO est la plus ancienne voie ferrée. L'appellation de cette voie connut plusieurs changements avant l'adoption définitive du nom Chemin de Fer Congo-Océan : Chemin de Fer Brazzaville-Océan ; Chemin de Fer Brazzaville-Pointe-Noire ; Chemin de Fer Brazzaville-Loango ; Exploitation Provisoire du Congo-Océan, puis Chemin de Fer Congo-Océan jusqu'à nos jours (R. Frey, 1980, p. 307). Le CFCO emploie 2183 agents au 1^{er} juillet 2018. La photographie ci-contre la gare du chemin de fer Congo-Océan à Pointe-Noire.

Photo 2 : La gare du CFCO à Pointe-Noire



Source : Cliché B. G. Mbani du 14 juillet 2021.

1.1.2. La construction et le profil du chemin de fer minier de COMILOG

Le chemin de fer de la compagnie minière de l'Ogooué (COMILOG), long de 285km, relie Mbinda à Mont Belo (au croisement avec le CFCO). La COMILOG fut créée le 23 septembre 1953 au capital de 150.000.000FCFA (B. G. Mbani, 2018, p. 87). Il a été construit pour assurer l'évacuation de manganèse de Moanda au Gabon à destination du port de Pointe-Noire. Pour la réalisation de travaux de ce chemin de fer minier de manganèse (*La Semaine Africaine*, n°391, 1960, p. 1) 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 (américaine) et Taylor Woodrow (anglaise) 1959 (B. G. Mbani, 2018, n°9, p. 113).

Les événements meurtriers survenus en septembre 1962 (*La Semaine Africaine* n°1822, 1989, p.6) 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). Plusieurs ouvrages d'arts ont été réalisés comme l'indique la photographie ci-contre du pont-rail sur la rivière Louessé-Sud.

Photo n°3 : Pont-rail sur la rivière Louessé-Sud



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

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). Notons qu'au cours des travaux de construction de ce pont sur la Louéssé, un incident notamment un bac transportant du personnel s'était renversé en 1960, deux agents de l'entreprise, Kendzia Oswald et Laugoua Michel, avaient été entraînés par le courant et avaient disparu dans les rapides en aval (*La Semaine Africaine*, 1961, p. 4.). Un atelier de réparation ferroviaire de COMILOG à 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).

Le mercredi 3 octobre 1962 marque l'inauguration 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, n°2, p. 311.). Et des installations minières au port Pointe-Noire en présence du Vice-président, Stéphane Tchitchelle et de Vigier René (J. O. 1962, p. 850.), Président directeur général de la COMILOG (*COMILOG informations*, 1982, p. 78). Ce chemin de fer servit essentiellement pour le transport du minerai de manganèse comme le témoigne la photographie ci-contre.

Photo n°4 : Train de manganèse de la COMILOG à la gare de Mossendjo



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

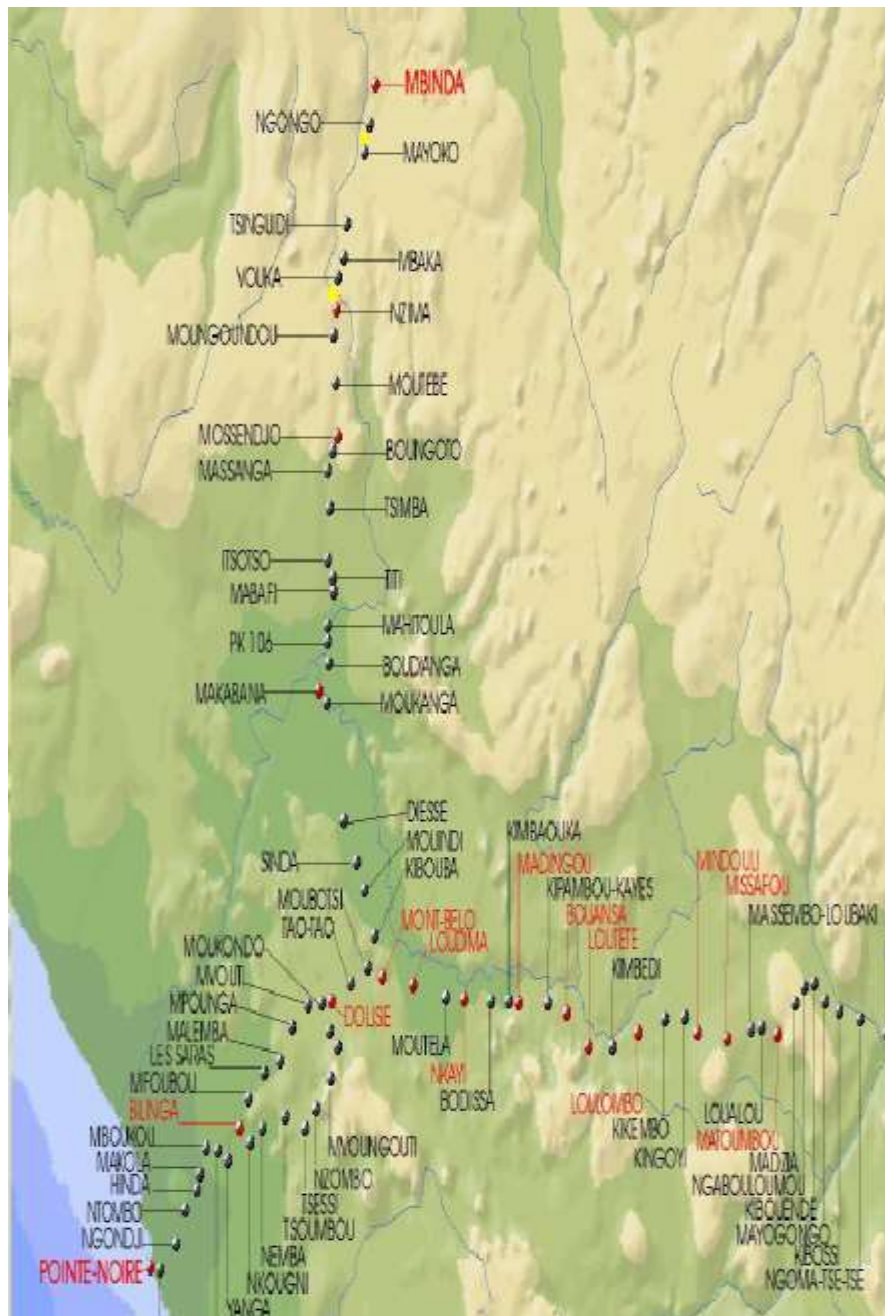
Ces deux voies ferrées, CFCO et COMILOG disposent de nombreuses gares et des points kilométriques. La plupart des gares sont devenues des grands foyers de peuplement avec une intense activité commerciale (P. P. Rey, 1971, p. 526.). Les cartes ci-contre schématisent le réseau ferroviaire en République du Congo entièrement situé au dans la partie sud-ouest du pays.

Carte n°1 : CFCO et COMILOG.



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

Carte n° 2 : CFCO et COMILOG, et leurs différentes gares



Source : B. G. MBANI, 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, p. 140.

La carte ci-avant montre les deux lignes ferroviaires du Congo (CFCO et COMILOG) avec leurs différentes gares situées toutes au sud-ouest du pays. Le Congo qui établit ainsi avec la mise en service du CFCO et du port de Pointe-Noire un couloir d'approvisionnement à l'hinterland national et aux pays voisins devient un pays à vocation de transit. Le CFCO est l'épine dorsale de l'économie congolaise. Le CFCO et de la COMILOG ont entraîné des transformations économiques, sociales et culturelles avec la naissance des paysages nouveaux des gares ferroviaires dans les régions desservies.

1.2. Les trafics ferroviaires des marchandises et de voyageurs

Établissement public à caractère industriel et commercial doté de l'autonomie financière, le CFCO joue un rôle moteur dans l'économie congolaise. Les transports ferroviaires sont principalement assurés par le CFCO. Depuis sa construction, le chemin de fer Congo-Océan a permis la circulation des marchandises, aussi bien à l'hinterland du pays qu'à destination et en provenance des pays voisins comme le Gabon, la République Centrafricaine, le sud-est du Cameroun et le Tchad, la République Démocratique du Congo.

À partir de 1962, 60% du tonnage de marchandises transitant par cette voie ferrée proviennent de la République gabonaise, centrafricaine, du Cameroun, et du Tchad. Le CFCO a un impact sur l'économie nationale. De nos jours, les 515km de rail qui séparent Brazzaville de Pointe-Noire sont courus par les trains voyageurs et les trains de petite vitesse (PV) ou train marchandises dans les deux sens chaque jour. Le trafic ferroviaire de marchandises et de voyageurs a évolué progressivement. La gare de Dolisie par exemple embarquait de nombreux produits comme les palmistes, l'arachide, l'huile de palme, le café, les fibres, les peaux d'antilopes, le maïs, les bananes, le bois.

Tableau n°1 : Le trafic quelques produits par CFCO de 1955 à 1958

Années	Bois en grumes	Bois sciés	Bois du fleuve (*)	Coton (en tonnes)	Cuivre (en tonnes)
1955	123.600	7.500	97	19.600	23.416
1956	152.000	8.523	806	22.500	21.000
1957	169.200	9.900	2.000	22.900	30.000
1958	181.400	9.600	3.900	26.500	30.000
(*) Bois en provenance de la région de la Lobaye par l'Oubangui et le Congo					

Source : Annuaire statistiques, 1969, p. 233 .

Le chemin de fer Congo-Océan assura aussi par suite d'un accord l'acheminement d'une partie du cuivre acheté par la France en République Démocratique du Congo. De l'Oubangui-Chari et du Tchad provenait le coton en fibre dont les tonnages suivants ne représentent qu'une partie de la production. Le tableau ci-contre indique la production de bois (en milliers m³) par région évacuée par réseau ferroviaire à destination du port maritime de Pointe-Noire 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.

Grâce à la présence du chemin de fer de la COMILOG la région du Niari présentait la production chaque année la plus élevée : 248.000m³ soit 54% en 1962, en 1963, 320.000m³, soit 62% et en 1964 elle atteint 420.000m³, soit 66% grâce à la possibilité qu'offre la voie ferrée de la COMILOG. Par contre, la région du Kouilou atteint 122.000m³ soit 27% en 1962, 132.000m³ soit 25% et en 1963 et 158.000 m³ soit 25% en 1964 ; les autres régions 87.000m³ en 1962 soit 19%, en 1963 72.000m³ soit 13%, en 1964 57.000m³ soit 9%. Le bois est acheminé par train comme le témoigne la photographie ci-contre.

Photo n°5 : Un train de grume sur la ligne Congo-Océan



Source : *Marchés nouveaux*, n°1 mars 1997, *Le guide économique des pays en expansion, Congo cap sur l'an 2000*, Paris, GIDEPPE, p. 152.

À ses exportations traditionnelles, le CFCO avait ajouté, en 1962, un produit d'un tournage considérable (149.200 tonnes de manganèse en provenance du sud du Gabon à Moanda) (INRAP, 1976, p. 39). Les recettes du trafic CFCO au péage COMILOG se présente par exemple de façon suivante : en 1962 (25.400.000 FCFA) ; 1963 (164.800.000) ; 1964 (204.800.000) ; 1965 (269.300.000), 312.400.000 en 1966 (Annuaire statistiques, 1969, p. 205). À partir de 1962, le nombre des voyageurs augmente avec la mise en service du trafic chemin de fer de la COMILOG.

Le CFCO connut une expansion du trafic voyageur (1.595.000 personnes transportées en 1975). Le trafic des voyageurs se fait par des trains comme « le train-Expresse » inauguré en janvier 1976. Il comprenait : 2 voitures de premières classes et 4 de secondes classes, des wagons-restaurants le tout en acier inoxydable, mais sans couchette. Chaque première classe contient 56 places et n'admettait pas de station debout, en seconde classe il y a 80 places et peut contenir 100 places debout. Le train-Expresse pouvait donc transporter 832 passagers. Ainsi, parti de Pointe-Noire à 18h30min, le passager arrivait à Brazzaville le lendemain à 6 heure du matin, sans difficulté, si non au prix d'un doux sommeil. L'Omnibus « Train bleu », « ROC », « Gazelle », « Expresse », « soleil ».

Bertin Goualbert Mbani : Organisation et problèmes du réseau ferroviaire ...

Les photographies ci-contre montrent un autorail CFCO à la gare de Pointe-Noire en 1955 et un train voyageur « Micheline », sur la ligne COMILOG à Makabana en 1987.

Photo n°6 : Autorail CFCO à la gare ferroviaire de Pointe-Noire en 1955



Source : R. Frey, 1980, *Livre d'Or du centenaire de Brazzaville, 1880-1980*, Brazzaville, édition Publi-Congo, p.273.

Photo n°7 : Train voyageur « Micheline » à Makabana en 1987



Source : B. G. MBANI, 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, p. 250.

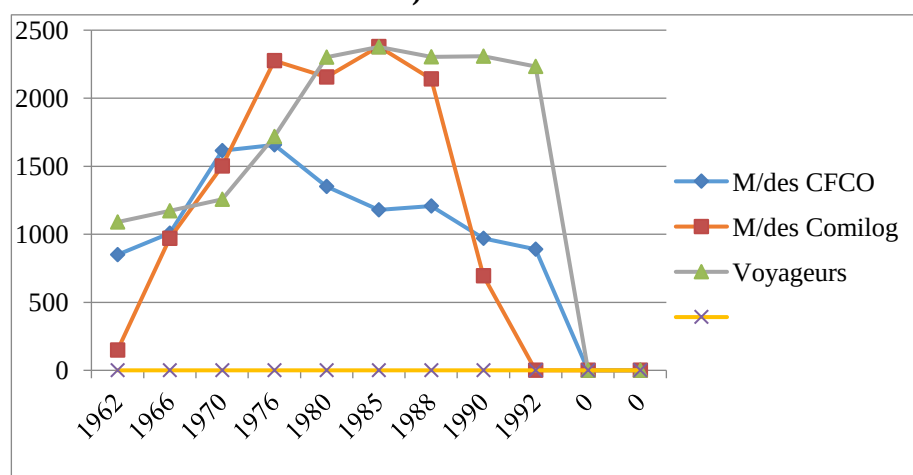
À chaque arrivée du train voyageur, une foule se crée. Le tableau ci-contre montre l'évolution du trafic ferroviaire de marchandises et voyageurs sur le CFCO de 1962 à 1992.

Tableau n° 3 : Évolution annuelle du trafic des marchandises (CFCO et COMILOG en milliers de tonnes) et voyageurs (CFCO en milliers) de 1962 à 1992

Désignation	Année									
	1962	1966	1970	1976	1980	1985	1988	1990	1991	1992
Marchandises CFCO	850,0	1.007	1.613,8	1.656,7	1.350,5	1.180,0	1.207,7	970,3	1016,4	890,4
Marchandises COMILOG	149,2	970,8	1.500,8	2.275,8	2.156,5	2.379,6	2.141,6	695,5	393,87	-
Voyageurs	1.008	1.178,4	1.256,8	1.718,4	2.300,9	2.377,1	2.304,7	2.308,3	2.398,3	2.232,9

Source : B. G. MBANI, 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, p. 252.

Graphique n° 1 : Courbes d'évolution annuelle du trafic marchandises (CFCO et COMILOG en milliers de tonnes) et voyageurs (CFCO en milliers) de 1962 à 1992



Source : À partir des données du tableau n°3.

Les graphiques ci-avant montrent le rythme d'évolution annuelle du trafic marchandises et voyageurs de 1962 à 1992. Une perte en termes d'activités ferroviaires a été connue avec la fermeture de la COMILOG en 1992 (Présidence de la République, 2011, p. 185.). De 291500 tonnes en 1962 (INRAP, 1976, p. 39), le trafic hors manganèse gabonais atteint 1.879.300 tonnes en 1971 (S. 304

Andriamirado, 1984, p. 119). C'était la belle époque du commerce international du bois, qui commença à fléchir l'année suivante. Entre 1970 et 1990, le transport offrit une capacité moyenne de trafic de 1,5 millions de tonnes de marchandises pour le CFCO et 3 millions de tonnes de manganèse pour la COMILOG (P. A. Ngombé, 2002, p. 1).

Ainsi, la voie supporta un trafic potentiel de plus de 4 millions de tonnes par an notamment dans la partie la plus chargée en circulation Mont Bélo-Pointe-Noire. On enregistra un trafic, pendant cette période, de 2 millions de voyageurs par an en moyenne. Et en 1979, le trafic chuta jusqu'à 1.185.900 tonnes avant de remonter en dents de scie à 1.288.000 tonnes en 1982 (Rapport CFCO, 2010, p. 28.). Le trafic du manganèse connut la même évolution : de 149.200 tonnes en 1962, première année d'utilisation de la voie de Mont Belo à Mbinda, 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, et se stabilisa autour de 1.500.000 tonnes au début des années quatre-vingt (Annuaire statistique, 1974, p.199.). Son trafic de marchandises accrut de 70 % en douze ans, atteignant 1.700.000 tonnes en 1976 dont 420.000 tonnes de potasse.

Il faut y ajouter 2.250.000 tonnes de manganèse en transit, amenées par la voie ferrée COMILOG (P. Vennetier, 1980, p. 112.). 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 chemin de fer de la COMILOG constitua un des facteurs déterminants pour le développement socio-économique. Une baisse considérable des voyageurs est remarquée à l'approche de la fermeture de la COMILOG en 1992 avec la compression du personnel.

La construction du chemin de fer de la COMILOG favorisa l'exploitation des forêts du massif du Chaillu et le développement de l'agriculture (le manioc, la banane, le taro, l'igname, paddy, le café et l'arachide...) et de l'élevage (des bovins, des ovins, la volaille, des caprins ainsi que la pisciculture). La voie COMILOG servit également à l'évacuation de l'uranium gabonais de 1963 à 1989 : 1.317 tonnes en 1963, 1.644 tonnes en 1965, 1.762 tonnes en 1975, et 870 tonnes en 1989 (M. L. Villien-Rossi., 1977, p. 673). Au bout du compte le CFCO est devenue le meilleur outil de développement de l'Afrique Équatoriale Française (AEF) et surtout du Congo. Le chemin de fer

Congo-Océan a été un véritable instrument de la pénétration coloniale française. Voie fédérale, le CFCO a aidé au désenclavement de l'Afrique Equatoriale et permis la mainmise sur l'Afrique du centre, et la mise en valeur du bassin du Congo. Pour le Gouverneur Felix Éboué :

l'importance stratégique du CFCO depuis le ralliement de L'AEF a entraîné un accroissement considérable du trafic, tant par les transports intéressant la défense nationale que par le développement de la production locale (S. Andriamirado, 1984, p. 102.).

2. Les problèmes du réseau ferroviaire congolais

Le réseau ferroviaire Congolais est confronté aux multiples problèmes d'ordre physique, technique, économique, organisationnel et inciviques souvent à l'origine d'interruption de trafic et d'accidents ferroviaires.

2.1. Les difficultés physique, technique, économique et organisationnel

Les problèmes de transport ferroviaire sont ordres physique, humain, technique, économique et organisationnel. Au plan physique, il s'agit entre autres de la forte pluviométrie qui est à l'origine d'une dégradation de certains tronçons de lignes ferroviaires notamment dans la chaîne du Mayombe et le massif du Chaillu, la présence des zones marécageuses inondées, ce qui freine les convois de trains marchandises et voyageurs. Certains accidents ferroviaires interviennent après le remblai d'une érosion qui menaçait la voie ferrée sur la zone du sinistre. Le ravinement creusé par les eaux de pluie entraîne souvent des glissements de terrain qui endommagent la voie ferrée.

Au plan humain et technique, nous pouvons noter : l'insuffisance d'encadrement et de recyclages des agents (mécanicien, soudeur, maçon, menuisier, plombier, électricien) ; l'insuffisance des grands centres de formation professionnels des agents et des ateliers de réparations ferroviaires ; l'irrégularité d'entretien des voies, des ouvrages d'art et des bâtiments ; l'insuffisance du matériel ; le déficit criard du parc des engins mécaniques pour la desserte des chantiers et les opérations mécanisées.

Depuis la fermeture de la COMILOG en territoire Congolais, le chemin de fer ex-COMILOG connaît des difficultés dans son fonctionnement car le parc de CFCO se limita à quelques têtes de trains et des wagons qui ne permettent pas le trafic harmonieux des marchandises et des voyageurs. À partir le 31 décembre 1991, les recettes du CFCO ont connu une baisse considérable suite à l'arrêt des activités de la COMILOG en territoire Congolais. Elles sont passées de 24 milliards FCFA au 31 décembre 1987 à 18 milliards le 31 décembre 1991(Archives « Bilan CFCO des années 1987 à 1991 »). Malgré la baisse de recettes, les charges ne cessent d'augmenter. Elles sont passées de 29 milliards au 31 décembre 1987 à 31 milliards au 31 décembre 1991, entraînant ainsi une hausse sensible de charges financières de l'ordre de 2,5 milliards en 1988 à 5 milliards en 1991, soit une augmentation de 2,5 milliards. Les conditions d'exploitation ferroviaire se détérièrent à cause d'une pénurie de matériel pour l'entretien régulier des voies et une insuffisance des pièces de rechange pour la maintenance des locomotives.

La plupart des accidents ferroviaires sont souvent dus à la vétusté du matériel roulant et des voies. L'irrégularité et l'insuffisance des trains figuraient parmi des maux dont souffrait le CFCO. Les conditions d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire se détériorent. Les années de guerre civile 1993-1994, et 1997-1998, ont perturbé le trafic ferroviaire de passagers et de marchandises. Entre 2016 et 2018 le trafic a été interrompu pendant deux ans à cause des affrontements entre l'armée et les ex-combattants ninjas dans la région du Pool au sud de Brazzaville.

En novembre 2016, des troubles éclatent dans le département du Pool, des ponts sont dynamités. Les ex-rebelles ninjas de Frédéric Bintsamou Alias Pasteur Ntumi opposés aux forces gouvernementales sont accusés par les autorités d'avoir dynamité trois ponts ayant entraîné totalement l'interruption du trafic entre Pointe-Noire et Brazzaville. Brazzaville connaît des pénuries récurrentes de carburants. Ces actes occasionnèrent de lourdes pertes de matériels et d'équipements, les ponts sont détruits, le système de télécommunication est hors d'usages, le matériel roulant ainsi que plusieurs kilomètres de voies sont endommagés. L'entreprise se trouva dans une position de quasi-cessation de paiement.

2.2. Les principaux accidents ferroviaires

Les accidents de trains ne sont pas rares au Congo. Le samedi 24 mars 1979, à la suite d'une manœuvre, deux trains mixtes (le train 201 quittait la gare de Makola et le train 202 en partance pour Pointe-Noire) sont entrés en collision à 45 km de Pointe-Noire. Ce drame fit 6 morts, 6 blessés graves et 9 légèrement avec des dégâts matériels importants (*Journal Mwetti*, n°160, 1979, p. 8).

Le 5 septembre 1991, fut produite à Mvougouti, une collision entre un train de marchandises composé des wagons diverses, propriété du CFCO, tracté par une locomotive propriété de la COMILOG en provenance de la gare de Loutété, et un train voyageurs « Expresse » du CFCO en provenance de Pointe-Noire (*COMILOG informations*, 1995, n°9, p. 7). Notons que la locomotive COMILOG fut mis à la disposition du CFCO dans le cadre de la convention passée entre les deux sociétés le 23 juin 1991 (B. G. Mbani, 2017, p. 320). Ce drame fit 100 morts et 300 blessés (*Journal Emmanuel*, n°187, p. 8). Cette collision occasionna des dégâts humains et matériels très importants selon les propos du ministre des transports et de l'Aviation Civile de l'époque, Jacques Okoko (*La Semaine Africaine*, n°1891, 1991, p. 2). Cet accident mortel se justifia par des causes purement techniques notamment une défaillance du système de freinage provoqua la collision de deux trains. Un train à grume devait marquer un arrêt en gare de Nzoungou Kibangou pour attendre un croisement avec le train transportant des voyageurs. Malheureusement cette défaillance de freinage fut la cause du drame puisque le train ne put marquer l'arrêt (E. Ngoma Nguinza, 2017, p. 3). Le ministre congolais de transport de l'époque, Jacques Okoko accusa directement l'État gabonais et parla également de la « *main-noire* » dans cet accident ferroviaire (Décret n°1991/676, p. 111). Le 10 janvier 2001, une collision à lieu à nouveau à Mvougouti entre deux trains de fret de la compagnie CFCO, bilan au moins 50 morts et plus de 100 blessés. Le 23 juin 2010, à Yanga, à 60km de Pointe-Noire, un train de voyageurs dérailla, 76 morts et six-cents blessés sont dénombrés. Comme le témoigne la photographie ci-contre.

Le 27 mai 2018, un déraillement du train minéralier de la société EXXARO s'est produit sur la voie ex-COMILOG. La locomotive de la société Sud-africaine transportant une cargaison de fer de Mayoko à destination du port maritime de Pointe-Noire a déraillé entre la gare de Mayoko et la gare de Tsinguidi, dans le département du Niari. Bilan,

six wagons chargés de plusieurs tonnes de fer ont été renversés. Le 1^{er} juillet 2019 à Ngondji (ex-Patra), s'est produit une collision entre deux trains, le train des marchandises CFCO et le train minéralier de fer appartenant à la société Sapro SA. Le train minéralier était parti de Mayoko dans le Niari où la firme Sapro SA exploite une mine de fer. Ce drame provoqué par une défaillance technique, le train minéralier a percuté un train de marchandises faisant 13 morts dont des passagers clandestins et plusieurs blessés. Ces différents accidents ferroviaires ont entraîné d'énormes pertes humaines et d'importants dégâts matériels enregistrés et évalués à plusieurs millions de FCFA. L'infrastructure ferroviaire a été endommagée en de nombreux endroits, notamment au niveau des aiguillages, des traverses et des rails.

Conclusion

En définitive, le chemin de fer situé essentiellement au sud-ouest du pays, reste l'axe fondamental des transports des marchandises et des voyageurs. Le CFCO et le chemin de fer ex-COMILOG sont deux lignes qui constituent l'essentiel de ce réseau au Congo. Plusieurs villes sont nées et se sont développées le long des voies ferrées à l'instar de Makabana sur l'axe COMILOG. Depuis sa mise en valeur le chemin de fer Congo-Océan est considéré comme l'épine dorsale de l'économie congolaise. C'est une principale voie par laquelle les vastes territoires de l'Afrique Centrale peuvent communiquer avec la mer. Outre l'évacuation du manganèse, le chemin de fer COMILOG a contribué à la mise en valeur d'exploitation forestière du chaillu et du gisement du minerai de fer de Mayoko dans le Niari. Ce réseau ferroviaire est confronté aux multiples problèmes d'ordres physiques, humains, techniques, économiques, organisationnels et l'incivisme des populations.

Référence bibliographique

- ANDRIAMIRADO Sennem, 1984, *Le Défi du Congo-océan ou l'épopée d'un chemin de fer*, Paris, L'Harmattan.
ANNUAIRE STATISTIQUE, 1974, Brazzaville.
BAROLI Marc, 1964, *Le train dans la littérature française*, Paris, éditions N. M.

- BOUBOUTOU Henriette et PETIT Michel, 1976, *La République Populaire du Congo*, Paris, Hatier.
- COMILOG INFORMATION, 1982, « spécial 20 ans, octobre 1962 à octobre 1982 », p. 58.
- , 2^e semestre 1995 n°9, « Production de manganèse Gabonais », p. 7.
- Décret n°2003/291 du 2 décembre 2003 mettant fin à la concession accordée à la COMILOG sur le chemin de fer minier Mont Belo-Mbinda.
- DELROISSE Denis, 1966, *Les Grands Travaux en Afrique Equatoriale*, Perspectives D’Outre-mer, éditions Paul Bory.
- FREY Roger, 1980, *Livre d’Or du centenaire de Brazzaville, 1880-1980*, Brazzaville, éditions Publi-Congo.
- GAMANDZORI Joseph, 1987, *Chemin de fer, ville et travail au Congo 1921-1953*, Thèse de doctorat histoire, Université Paris VII.
- GROFF François, 2012, *COMILOG et le Gabon 50 ans d’engagement industriel 1962-2012*, Paris, Acacia.
- INRAP, 1974, *Géographie-Histoire F4, République du Populaire du Congo*, Hatier.
- , 1976, *Géographie de la République populaire du Congo*, Paris, Édicef.
- JOURNAL EMMANUEL, n°187 du mardi 15 septembre 2015, « Affaire COMILOG », Brazzaville, p. 8.
- JOURNAL MWETTI, n°160 mercredi 28 Mars 1979, p. 8.
- JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO, du 15 novembre 1962, COMILOG, p. 850.
- MARCHES NOUVEAUX, n°1 mars 1997, *Congo cap sur l’an 2000*, Paris, GIDEPPE.
- MBANI Bertin Gualbert, 2017, « Impact de la fermeture de la COMILOG sur son chemin de fer dans la région du Niari au Congo de 1992 à 2015 », *Revue REKOSS* n°2 décembre 2017, p. 311.
- , 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.
- , 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, Côte d’Ivoire, p.113-114.

Bertin Goualbert Mbani : Organisation et problèmes du réseau ferroviaire ...

-----, 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.

-----, 2019, « Le Chemin de Fer Congo-Océan : travail forcé et impact socioéconomique (1921-1962) », CLASS n°7, janvier-juin 2019, p. 59.

MOUNDA Patrice, 2013, *Le CFCO : facteur de structuration de l'espace dans le département de la Bouenza*, Thèse de géographie humaine et économique, Université Marien Ngouabi.

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE, 2011, *Bilan 1960-2010 et perspectives de développement économique, social et culturel de la République du Congo*, Brazzaville.

REY Pierre Philippe, 1971, *Colonialisme, néo-colonialisme et transition au capitalisme. Exemple de la COMILOG au Congo-Brazzaville*, Paris, Maspero.

SEMAINE AFRICAINE, du 5 mars 1961, p. 4.

-----, n°1822 du 23 au 29 novembre 1989, p. 6.

-----, n°1891 du 17 au 23 octobre 1991, p. 2.

-----, n°391, du 28 février 1960, p.1.

SEYDOU Badian, 1983, *Congo terre généreuse forêt féconde*, Jeunes Afrique.

VENNETIER Pierre, 1980, *L'Afrique Équatoriale*, Paris, Que sais-je, PUF.

VILLIEN-ROSSI Marie Louise, 1977, *La compagnie minière de l'Ogooué. Son influence géographique au Gabon et au Congo*, Thèse de doctorat d'État de géographie économique, Université de Bordeaux III.

NTELA N° 03, Vol. 1, Janvier – Juin 2022

Dans les textes de ce volume, quelles qu'en soient les approches et les orientations choisies, les auteurs s'intéressent aux sociétés africaines d'hier et d'aujourd'hui, dans leur variété identitaire, leur complexité phénoménologique et leur diversité culturelle. Tout cela pour dire que l'Afrique est une et plurielle. Les problématiques saillantes y tournent autour du développement socioculturel et économique, des religions, des croyances, de leur incidence sur l'environnement socioculturel et sur les questions d'altérité. En félicitant les auteurs pour cet investissement spirituel et intellectuel, *Ntela* souhaite une bonne pérégrination savante à ses lecteurs

Contributeurs : Komla Fademe, Sophiatou Seidou, Laurent Abé Abé, Kouakou Laurent Assouanga, Expédit Wilson Vissin, Djénan Marie Angèle Karamoko, Aris Cristel Kibamba Kikoulou, Koudou François Ozoukou, Kadio Mathieu Angaman, Liliane Dalis Atoukam Tchefenjem, Tiécoura Hamed Coulibaly, Yves Romaric Goli Kouassi, Anselme Mbemba-Mpandzou, Wend-Vénègda Arsène Dipama, Nome Rose De Lima Essoh, Armand Brice Ibombo, Marc Sohounnon, Founignué Robert Ouattara, Serge Rufin Kaya Bilala, Koffi Joachim Kotchi, Joseph Zidi, Loukou Bernard Koffi, Cintia Karen K. A. Ahouandogbo, Ayoub Lawani, **Bertin Gualbert Mbani**, Ali Diabiguile, Bazoumana Diarrassouba, Karidia Diomandé, Souleymane Kéïta, Belko Ouologuem, Etanislav Ngodi, Diakaridja Ouattara, Nacouma Augustin Bomba, Eric Pete, Yao Marcel Kouakou, Yéboué Stéphane Koissy Koffi, Hilaire S. Aimade, Emile Y. Atiye, N'guessan Julien Kouamé.

Infographie : Dreid Miché Kodja Manckessi

ISSN : 2789-3588