

LES ÉLECTIONS DE DÉCEMBRE 2023 À L'ÉPREUVE DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE

Introduction

**Zéphyrin M'PENE
NGA LULEY,**

Professeur à
l'institut supérieur
de commerce de
Bandundu ;
Professeur visiteur
à l'Université
Nouveaux Horizons de
Lubumbashi ;
Professeur visiteur à
l'Institut Supérieur des
Techniques Médicales
de Bandundu.
mpenezephyrin@
gmail.com.

L'organisation des élections en RD Congo constitue en soi un défi à plusieurs facettes. Il y a d'abord le défi démographique. Depuis le dernier recensement scientifique de 1984, il n'y a plus jamais eu de recensement en RD Congo. Le nombre d'électeurs est estimé sur base des fichiers d'enrôlements. Ce qui ne donne que partiellement la démographie totale de la RD Congo, étant donné que toutes les personnes qui ne se seraient pas enrôlées ne sont pas comptabilisées. Le second défi concerne la circulation des électeurs et des candidats qui doivent respectivement se déplacer de leurs lieux de résidence jusqu'aux bureaux de vote et sillonner l'ensemble du territoire national pour organiser des rassemblements électoraux. Le troisième défi est lié à la logistique électorale. Comment acheminer les matériels dans des bureaux de vote dispersés sur l'ensemble du territoire national, vaste de 2.345.000 km², avec des infrastructures de transport dont l'état de vétusté est très avancé ?

En effet, pour que des élections se tiennent de manière correcte, tous ou un certain nombre de ces défis devraient être surmontés. Or, il a été constaté, lors des élections du 20 décembre 2023, que les transports d'une manière générale et la logistique ont été un véritable casse-tête pour tous les acteurs du processus électoral. Certains électeurs se plaignaient de la distance entre leurs lieux d'habitation et les sites de vote ; un bon nombre de candidats regrettaient de ne pas pouvoir couvrir tous les coins de leurs circonscriptions électorales à cause du mauvais état des routes ; la

Ceni, les observateurs nationaux et internationaux et le gouvernement congolais, tous étaient unanimes à reconnaître que les transports et la logistique électorale n'ont pas favorisé le scrutin du 20 décembre 2023. Il en découle que les transports et la logistique peuvent être considérés comme des facteurs justifiant le faible taux de participation¹ de la population aux élections de décembre 2023.

Cet article met l'accent sur le casse-tête des transports et de la logistique lors des élections du 20 décembre 2023.

À travers quelques exemples, nous montrons comment la non-prise en compte de l'état des infrastructures routières dans l'arrière-pays peut remettre en question le principe constitutionnel de la libre circulation des biens et des personnes sur le territoire national et avoir un impact négatif sur le déroulement des opérations électorales.

Pour collecter nos informations, nous avons posté, sur différents forums de discussion dans les réseaux sociaux, une demande sollicitant que toute personne qui détiendrait des informations écrites, des photos et des vidéos, concernant les activités liées aux élections de décembre 2023, nous les transmette.

Cette technique de collecte des données nous a permis de recevoir beaucoup d'informations, des photos² et vidéos illustrant l'état des infrastructures et de la logistique avant, pendant et après la campagne et aussi lors du déroulement du scrutin. Ensuite, nous avons cherché à vérifier les informations qui nous étaient transmises auprès des sources indépendantes avant de pouvoir les considérer. Enfin, ces informations de terrain ont été complétées et enrichies par les informations collectées dans les ouvrages, sur Internet et aussi lors des discussions avec des collègues de travail.

Cette contribution est constituée de trois (3) points. Le premier point traite de la prise en compte de la géographie spatiale pendant le cycle électoral. Le second point fait l'état des lieux des infrastructures de transport à la veille des élections de 2023 et le troisième point traite des transports et de la logistique comme l'un des défis majeurs lors des élections de décembre 2023.

1 Sur les 41 738 628 électeurs attendus pour les élections du 20 décembre 2023, 43% ont effectivement voté, selon les chiffres révélés le dimanche 31 décembre par le président de la Commission électorale nationale indépendante (CENI), Denis Kadima, lors de la publication des résultats provisoires de l'élection présidentielle dans <https://www.radiookapi.net/2023/12/31/actualite/politique/elections-2023-43-de-taux-de-participation>.

2 Dans le cadre de cette étude, nous n'avons pas jugé utile d'intégrer les photos.

1. La géographie spatiale : une dimension oubliée pendant le cycle électoral

La République démocratique du Congo est un pays aux dimensions continentales avec une superficie de plus de 2.345.000 km². Pour une circulation fluide des matériels et des personnes durant un cycle électoral, il est nécessaire de disposer d'un bon réseau d'infrastructures de transport. En effet, la RD Congo est un pays favorisé par la nature en ce qui concerne les moyens de communications. Nous citons d'abord le fleuve Congo, qui est le deuxième fleuve le plus navigable du monde, avec une longueur de 4700 Km et son bassin couvrant environ 3.670.000 Km². Ensuite, d'autres moyens de transport naturels s'étendent à 16.403 Km de voies fluviales et lacustres. Enfin, on note une distribution équilibrée des voies fluviales de part et d'autre de l'Équateur, conjuguée avec l'alternance des saisons sèche et pluvieuse qui a pour effet d'assurer au fleuve Congo et à ses affluents un débit presque constant³.

Cette vue d'ensemble de l'environnement hydrographique du Congo devrait fournir aux dirigeants politiques d'utiles indications sur la structure des transports à mettre en place (Figure 1) pour faciliter la libre circulation des matériels électoraux et des candidats, sans négliger leur rôle dans le développement et l'intégration économique, politique et touristique.

Mais, depuis plusieurs années, on constate une certaine négligence dans le chef des décideurs politiques qui ne considèrent pas les transports et la logistique comme faisant partie des éléments stratégiques dans le processus électoral. Nous pensons que cette erreur est à imputer aux analystes politiques qui oublient (par ignorance ou par simple idéologie ?), la dimension spatiale. Pourtant, l'État c'est d'abord un territoire : qu'il s'agisse d'aménagement ou de décentralisation, les politiques publiques ne peuvent s'apprécier qu'en fonction des données territoriales, de leurs potentialités et de leurs contraintes, notamment dans le secteur des communications, celles-ci conditionnant le fonctionnement de l'activité économique et de la vie sociale⁴.

3 Mission C.E.E. – CONGO, fascicule iv, secteur tertiaire transports et voies de communication Telecomunications, Juin 1963, p. 9.

4 R. POURTIER, « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'État : la RDC à la croisée des chemins » dans *Afrique contemporaine*, Éditions De Boeck Supérieur, 2008/3 (n° 227), p. 25.

Figure 1. Carte de la situation hydrographique du Congo à l'aube du contact avec le colonisateur



Or, le territoire de la RD Congo constitue un grand espace et sa mise en valeur est un grand défi. Ce dernier s'explique entre autres par la présence au centre du pays d'un noyau quasiment vide de populations, peu attractif pour ne pas dire répulsif, et des périphéries regroupant l'essentiel du peuplement et des activités. Ensuite, la présence de la forêt dense équatoriale et les faibles densités humaines rendent beaucoup de contrées difficilement accessibles par d'autres moyens que par la voie fluviale⁵. Enfin, le relief du pays avec des espaces entrecoupés de nombreux cours d'eau et des zones climatiques marquées par l'abondance des précipitations provoquant des érosions sur des sols.

Tous ces éléments ont un impact sur la construction des routes et leur entretien, alourdissant ainsi les longs trajets contingents à un territoire immense ; ce qui rend l'accessibilité de certains villages difficile.

5 R. POURTIER, *art. cit.*, pp. 25-26.

2. Les réseaux de transport et leur état à la veille des élections de décembre 2023⁶

La situation des infrastructures de transport de la RD Congo a été documentée et présentée par le ministère du plan de manière synthétique et claire, comme on peut le constater ci-dessous.

Dans le domaine des infrastructures routières, la RD Congo compte 145 000 km de routes revêtues dont environ 86 000 secondaires et rurales (essentiellement des pistes).

Les infrastructures ferroviaires de la RD Congo totaliseraient un réseau de 5 033km des voies ferrées.

En ce qui concerne les infrastructures portuaires, la RD Congo compte 16.238 Km de voies navigables et 40 ports fluviaux. Du point de vue des infrastructures portuaires, on dénombre trois ports situés dans le bief maritime du fleuve Congo qui sont accessibles au trafic maritime : Banana (sur le littoral), Boma et Matadi (à environ 90 et 150 Km de l'océan respectivement). Bien que ce dernier soit difficile d'accès et ne puisse accueillir des navires à fort tirant d'eau, il reste le mieux développé, cependant avec un niveau d'activités toujours modeste en comparaison avec d'autres ports africains.

Le transport aérien s'appuie sur un réseau de 270 aéroports, aérodromes ou pistes d'atterrissage (dont 5 aéroports internationaux et un ensemble de 125 stations météorologiques (situées presque toutes sur des aérodromes).

Lorsqu'on s'en tient aux chiffres, on peut estimer que la RD Congo est bien dotée au niveau des infrastructures de transport. Ce qui n'est pas complètement faux. Le problème fondamental des infrastructures de transport en RD Congo est qu'elles sont en mauvais état.

Ainsi, on constatera que par manque d'une véritable politique d'entretien des infrastructures, la dégradation des réseaux s'est fortement accentuée à tel enseigne que certains axes routiers, par exemple, ont carrément disparu.

Le réseau ferroviaire de la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC) est en très mauvais état du fait d'un manque systématique d'entretien et de travaux de réhabilitation. Les installations portuaires, notamment pour le chargement et déchargement des marchandises continuent à souffrir des effets des pillages et du manque d'entretien. Les infrastructures aéroportuaires souffrent du vieillissement (chaussées aéronautiques, bâtiments aéroportuaires et équipements d'aéroport), du manque de maintenance et de nouveaux investissements, de la dégradation due à la pression provenant d'une demande accrue, de l'insécurité, illustrée par la multiplication des accidents aériens.

6 Cette section s'est appuyée essentiellement sur les données tirées de ce travail : RD Congo, Ministère du plan et Suivi de la Mise en œuvre de la Révolution de la Modernité : « Cartographie des infrastructures économiques de base de la RDC de 2001 à 2012 » dans file:///D:/Articles%20a%20ecrire%202023-2024/cartographie_des_infrastructures_de_base.pdf.

Le réseau routier est dans un état de délabrement très avancé dans toutes les provinces de la RD Congo et toutes catégories confondues. Nous faisons allusion aux routes dites d'intérêt général (RIG), routes provinciales (RP) et routes d'intérêt agricoles (RIA) ou pistes.

Sur base des données ci-dessus, il y a lieu d'affirmer que les infrastructures existent, mais elles ne répondent que faiblement aux exigences des élections, au développement du pays et à son intégration économique, politique et socio-culturelle. Le développement du pays et son intégration totale exigent des mesures immédiates d'entretien et de remise en état de tous les réseaux de transport du pays.

Ces interventions devront respecter un ordre de priorités basé à la fois sur la gravité des dégradations constatées et sur les ressources potentielles des régions desservies. C'est pourquoi il apparaît opportun de concentrer les efforts de redressement dans des zones géographiques bien déterminées, où les travaux de réfection et d'amélioration déclencheront, avec le maximum de chance de succès, une reprise vigoureuse des activités de production et d'échange⁷.

3. Les transports et la logistique comme faisant partie des défis majeurs des élections du 20 décembre 2023

Les scrutins du 20 décembre 2023 devaient se dérouler dans 17982 sites de vote et 75.781 bureaux de vote parsemés dans l'ensemble du territoire national. Cette situation suscitait des interrogations quant à l'accès aux lieux les plus reculés du territoire national qui ne pouvaient pas être accessibles par avion/hélicoptères. Un tel pari ne pouvait être gagné, dans un pays gigantesque comme la RD Congo, que si les infrastructures de transport et la logistique qui serviraient aux déplacements des matériels, à la mobilité des candidats et des électeurs, étaient en bon état. Or, ce n'était pas le cas. C'est pourquoi, six mois avant la tenue de ces élections générales, les partis politiques, surtout de l'opposition, évoquaient déjà la probabilité que les élections soient reportées. Au fur et à mesure qu'on s'approchait de l'échéance du 20 décembre 2023, les supputations allaient bon train pour parier sur le report des scrutins.

Dans un article signé par Hubert Leclerc dans *La Libre Afrique*⁸, il était écrit : « RDC : les élections n'auront pas lieu le 20 décembre ». Il s'agit d'une interview d'un politologue et professeur de l'Université de Liège en Belgique, spécialiste de la politique de la RDC, qui faisait ses analyses. Selon ce spécialiste, « *À dix jours du scrutin, c'est impossible* » [...] « La cour constitutionnelle va annoncer ». Il justifie ses analyses de la

⁷ Mission C.E.E. – CONGO, fascicule iv, secteur tertiaire transports et voies de communication Télécommunications, Juin 1963, p. 12.

⁸ H. LECLERCQ, 1 RDC : « Les élections n'auront pas lieu le 20 décembre », dans *La Libre Afrique*, 10 décembre 2023 dans <https://afrique.lalibre.be/78580/rdc-les-elections-nauront-pas-lieu-le-20-decembre/>.

manière suivante : « À moins de dix jours du scrutin, avec ou sans M23, il est impossible de tenir le calendrier. Rien qu'en termes de bulletins de vote, c'est impossible. Pour les différents scrutins qui doivent se tenir, il faut au moins 150 millions de bulletins de vote à acheminer dans un pays qui fait plus de 80 fois la Belgique, sans infrastructure et, aujourd'hui, sans l'aide des Nations Unies, le tout en pleine saison des pluies. Plusieurs témoignages de candidats aux législatives recueillis dans tout le pays font état de routes inondées, de villes ou villages coupés du monde, de temps de trajet exceptionnellement long. "J'ai mis quinze heures pour faire 70 kilomètres à moto tant les routes sont inondées", explique un candidat député du Kwilu. Dans le Nord-Kivu des notables ont été empêchés d'atteindre leur village, même le ministre Vital Kamerhe et Denise Tshisekedi, la première dame, n'ont pu rentrer dans leur village à cause des routes inondées. Denis Kadima, le patron de la Ceni, demande de nouveaux moyens de transport, c'est une manière de se dédouaner. Il a compris depuis un certain temps qu'il ne pourra tenir le calendrier mais tout le monde jusqu'ici a continué à faire semblant, espérant qu'un prétexte surgirait pour justifier ce report. »

Conscient des difficultés des transports et de la logistique et de l'impact que cela pouvait avoir sur la tenue des élections du 20 décembre 2023, le gouvernement de la RD Congo avait demandé l'appui de la Monusco pour acheminer le matériel électoral dans des zones d'accès difficiles. Une lettre était alors envoyée le mardi 12 décembre 2023 au Conseil de sécurité des Nations unies, par l'ambassadeur congolais à l'ONU. Dans cette lettre, l'ambassadeur sollicitait, au nom du gouvernement de la RD Congo, auprès du Conseil de sécurité l'autorisation d'étendre le soutien logistique de la Monusco à d'autres provinces du pays. Car, jusqu'à cette date, les hélicoptères de la mission onusienne n'ont été utilisés que pour faciliter le déploiement du matériel électoral dans les provinces de l'Ituri ainsi que dans le Nord et le Sud-Kivu, où elle est déployée. Le mandat de la Monusco limitant ainsi son action à ces trois provinces⁹.

Bien avant la demande du gouvernement congolais du 12 décembre 2023, la Commission électorale indépendante avait sollicité auprès du gouvernement la mise à disposition de quatre Antonov et 10 hélicoptères pour le déploiement de kits électoraux¹⁰.

Pour faire face au défi que constituaient les transports et la logistique, outre l'intervention de la Monusco, la Ceni a été obligée de faire appel à des transporteurs privés tant du secteur formel que du secteur informel. Il a été constaté dans le territoire de Bafwasende dans la province de la Tshopo, dans les territoires de Popo kabaka dans la province du Kwango, dans les territoires d'Idiofa et de Bagata dans la province du Kwilu, pour ne citer que ces quelques exemples, des motards, des cyclistes, des piétons

9 Revue de presse de la Monusco du 13/12/2023.

10 Revue de presse de la Monusco du 14 décembre 2023.

mis à contribution par la Ceni pour transporter les matériels électoraux et pour assurer la logistique électorale.

Dans la province de Mai-Ndombe, il n'est pas nouveau non plus de constater que le déploiement des matériels à l'intérieur de la province se faisait généralement par voie d'eau, utilisant aussi bien des pirogues motorisées que celles sans moteurs¹¹.

Dans certaines provinces, les candidats députés nationaux et provinciaux qui disposaient de véhicules propres auraient été sollicités pour transporter les matériels électoraux dans leurs sites de vote.

Outre la difficulté de faire déployer les matériels de vote à temps et à destination, il y a aussi lieu d'épingler les difficultés que certains candidats et certains électeurs ont rencontrées respectivement pour atteindre leurs bases dans l'arrière-pays et dans leurs sites de vote. En effet, si, pour un certain nombre d'électeurs, les centres de vote pouvaient être atteints facilement à pied, pour d'autres, surtout dans les milieux ruraux les plus reculés, l'accessibilité à ces centres ne se faisait pas sans difficulté. C'est pour cette raison que plusieurs électeurs ne se seraient pas déplacés à cause de la distance. Cette situation a eu un impact sur le taux de participation lors de ces élections.

Tout au long de la campagne électorale de 2023, nous avons recensé par ci et par là, quelques cas des candidats qui ont été en difficulté de rejoindre leurs bases à la suite du mauvais état des infrastructures de transport. Ci-dessous, les descriptions, des parcours de quelques candidats aux différents coins du territoire national.

Le premier cas concerne le candidat Président de la République, monsieur Felix-Antoine Tshisekedi Tshilombo. Le 08 décembre 2023, il devait se rendre par véhicule à Uvira dans le cadre de sa campagne électorale en partance de Bukavu, soit un tronçon de 120 km. Il a été surpris de constater que la circulation entre ces deux entités n'était pas possible étant donné le mauvais état de la route. Il a donc décidé de passer par le Burundi, pays voisin, avant d'atteindre Uvira¹².

Le second cas concerne le candidat à la présidence de la république démocratique du Congo, monsieur Martin Fayulu. Son véhicule a connu une panne à la suite du mauvais état de la route dans les escarpements de Ngomo dans la province du Sud-Kivu.

Dans la province du Lualaba, une attention particulière a été accordée à la nationale numéro 39, reliant la ville de Kolwezi, chef-lieu de cette province, à celle de Kasaji qui ne cesse de se dégrader. Sur la partie Mutshatsha-Kasaji, à hauteur du village appelé Mwenekula, la circulation

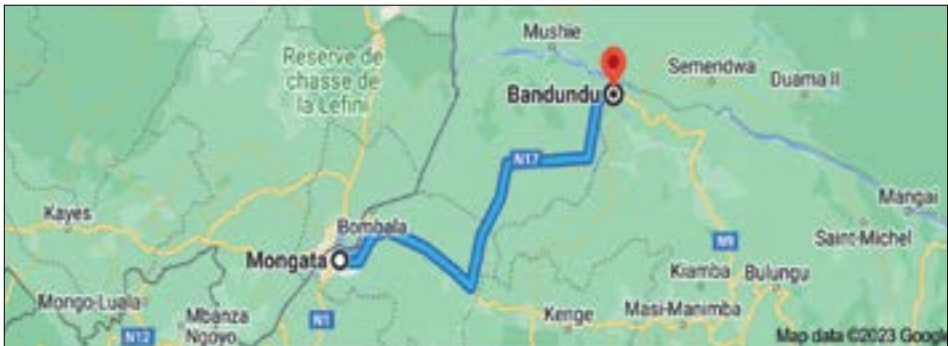
11 Ngoko, Interview réalisée par téléphone, le 12/12/2023 à 14h00.

12 Cf. <https://www.africanewsrc.net/actu/presidentielle-2023-en-pleine-campagne-et-a-cause-du-mauvais-etat-des-routes-felix-tshisekedi-passe-par-le-burundi-pour-atteindre-uvira-au-sud-kivu/>.

est régulièrement interrompue à la suite des pluies abondantes. À cause du délabrement de la route, les camions transportant leurs marchandises et les matériels de campagne électorale se seraient embourbés. Les candidats qui avaient choisi cette route pour aller faire leurs campagnes électorales ont passé beaucoup de temps avant de s'en sortir. Quant aux commerçants qui étaient bloqués dans ce village, ils craignaient notamment la perte de leurs marchandises, dont certaines étaient périssables¹³.

Dans la province de Mai-Ndombe, beaucoup de candidats députés nationaux et provinciaux ont été handicapés par l'état de la route Mongata-Bandundu-ville. En effet, la ville de Bandundu est située à 400 km par voie routière de la capitale Kinshasa. Elle constitue, à l'instar de la ville de Kikwit et des villes de la province du Kongo central, l'arrière-pays immédiat qui approvisionne la ville de Kinshasa en poissons, manioc, maïs, charbon de bois, feuilles de manioc, Chikwange, etc. Cette route est divisée en deux tronçons. Le premier tronçon part de Kinshasa jusqu'à Mongata, long de 160 km. C'est une partie de la route nationale (RN) N°1. Il est asphalté et son état est jugé praticable. Le second tronçon relie Mongata à Bandundu-ville, long de 240 km. C'est la RN 17 qui se prolonge jusqu'à Bendela.

Figure 2 : Carte routière de Bandundu-Mongata



Source : Image Google.com

L'état de cette route se détériore sous la pluie ou juste après la pluie. On note la présence des sillons creusés par les gros camions et des cassures des routes (jusqu'à 40 cm à 1 mètre de profondeur). Son mauvais état fait que la plupart des entreprises de transport interurbain qui exploitaient cette route ont arrêté leurs activités, à l'exception d'une seule qui continue mais dans des conditions très pénibles. Si le bus ne connaît pas de panne, il lui faut 4 à 7 jours pour parcourir les 400 km qui séparent la ville de Kinshasa à Bandundu-ville. Les gros véhicules transportant les marchandises font parfois deux à trois semaines s'ils n'ont pas connu des pannes.

¹³ Patas, Interview, le 09/12/2023 réalisée à 17h25.

et de la défaillance de la logistique, les opérations de vote dans certains bureaux ont débuté avec des retards allant de plusieurs heures à plusieurs jours. Ce sont ces difficultés liées au transport et à la logistique qui font dire à certains observateurs de la vie politique de la RD Congo que les élections de l'année 2023 étaient un chaos. Nous disons tout simplement que les transports et la logistique n'ont pas été à la hauteur de ce qu'on attendait d'eux.

En effet, le casse-tête des transports et de la logistique n'est pas nouveau lors des cycles électoraux en RD Congo. Lors des élections de 2006, la question des transports et de la logistique s'était invitée dans les débats politiques mais elle a été vite résolue, étant donné que ses élections étaient financièrement prises en charge par la communauté internationale. Lors des élections de 2011, la question des transports et de la logistique s'était de nouveau posée et elle a été à la base du recul de la date de la tenue des élections¹⁵. Lors du cycle de 2018, le gouvernement congolais s'était relativement bien organisé pour résoudre ce problème.

Fort de ces expériences, pourquoi la Ceni de 2023 n'a-t-elle pas pris des dispositions pour que les transports et la logistique ne puissent pas décrédibiliser les élections ? La question mérite d'être posée.

Conclusion et recommandations

La situation des infrastructures des transports est arrivée à un point critique. S'agissant des routes, on se rend compte que la plupart des routes datent de l'époque coloniale. Elles ont été construites par les sociétés d'exploitation agricole et les sociétés minières pour assurer l'évacuation de leurs produits et leur approvisionnement en vivres et matériel. Ces routes n'étaient dotées que d'une assiette légère et devaient être consolidées au fur et à mesure de leur utilisation, selon le principe de l'entretien-amélioration. Pendant cette époque, ces routes ont été entretenues dans l'ensemble très régulièrement et constituaient dans de nombreuses régions la condition sine qua non du maintien des activités économiques. Or, depuis 1960, l'entretien des routes et pistes a été sporadique dans certaines provinces, inexistant dans d'autres. Les cantonnages manuels étant bannis, il n'existe plus d'autres services qui pourraient assurer un entretien régulier suffisant.

Un grand nombre de bacs a été immobilisé, faute d'entretien et de pièces de rechange ; d'autres ont continué à fonctionner, mais avec une lenteur remarquable.

15 Dans la précipitation, la CENI a renforcé ses capacités logistiques ; acquisition de 10 hélicoptères et deux avions en Angola, location de 6 hélicoptères en Afrique du Sud et a fait appel à la MONUSCO. Cf. R. Pourtier, « Les élections de 2011 en RDC, entre cafouillage et tripatouillage », *EchoGéo* [En ligne], Sur le Vif, mis en ligne le 02 juillet 2012, consulté le 11 décembre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13119>.

Lors de la campagne électorale de novembre-décembre 2023, beaucoup de candidats députés nationaux et provinciaux qui devaient emprunter cette route ont été obligés, malgré eux, d'emprunter soit la voie aérienne, soit la voie fluviale pour atteindre la ville de Bandundu. Mais les difficultés n'étaient qu'en partie résolues étant donné que l'électorat de la plupart de ces candidats se situait à l'intérieur de Bandundu.

Pour les candidats dont les circonscriptions électorales se situaient dans le territoire de Bagata, une fois arrivés à Bandundu-ville, ils devaient prendre la route Bandundu-Bagata, longue de 135km. Les trajets ont été pénibles à cause de l'état de cette route caractérisée par des nids de poules, des parties dessoudées fortement, des bancs de sable avec 5 ponts dont certains avaient des feuilles métalliques détachées.

De Bagata – Camps Bulungu (N-1), soit une distance de 155 km, la route est sablonneuse sur 25 km entre Bagata – Luano. De ce dernier à Nzaba, soit 80 km, la route est dans un état moyen et donc praticable ; de Zaba – Belmies (45 km), cette partie de route est caractérisée par des éboulements/ravin en temps de pluie. De Belmies – Camps Bulungu soit une distance de 45 km. Outre la traversée par BAC sur Inzia et Kwilu (1 Km), cette route est aussi caractérisée par un virage à angle aigu dangereux.

De Zaba – Bulungu, soit 90 km de long, cette route est subdivisée en deux tronçons ; celui qui part de Zaba à Vanga, soit 45 km, et le second qui part de Vanga à Bulungu, soit 45km aussi.

Dans le territoire d'Idiofa, sur la route Sedzo – Musele en direction de la rivière Kasai, quelques candidats aux députations nationales et provinciales ont aussi été surpris par l'état des routes. Pourtant, cette route est considérée comme une route de désenclavement du secteur de Sedzo dans le territoire d'Idiofa. Elle donne accès au port de Panu – cité qui se situe sur la rivière Kasai, premier affluent du fleuve Congo. C'est à ce lieu que la population prend le bateau en direction soit de Kinshasa, en passant par Bandundu-ville, soit en direction d'Ilebo via Mangai, Dibaya-Lubwe. Son mauvais état avait pénalisé la plupart des candidats du secteur qui arrivaient à Panu – cité par voie d'eau et qui devaient poursuivre leurs déplacements à l'intérieur du secteur. Une fois à Panu – cité, ces candidats étaient obligés d'emprunter des motos pour rejoindre le chef-lieu du secteur portant le nom de Sedzo ou continuer jusque vers la cité de Kalo. Certains de leurs bagages seraient restés bloqués dans cette cité, le temps de trouver plusieurs motos pour les évacuer¹⁴.

À travers les cas présentés ci-dessus, il ressort que les transports et la logistique ont réellement été un grand défi lors des scrutins du 20 décembre 2023. Malgré les efforts fournis et la bonne volonté de la Ceni de réussir les élections, force était de constater qu'à la suite du mauvais état des routes

¹⁴ Balaki, Interview réalisée le 15/12/2023.

Plusieurs ports à l'intérieur du pays par où les matériels électoraux devraient débarquer ont été détruits et la plupart nécessitent éventuellement des travaux de réfection¹⁶.

L'insuffisance et la défectuosité des drainages rendent certains passages difficilement praticables et constituent parfois de véritables goulots d'étranglement.

Les campagnes électorales ainsi que les élections se déroulent pendant les mois des pluies ; cela a dévoilé au grand jour les faiblesses des infrastructures de transport de la RD Congo.

La radioscopie des infrastructures de transport de la RD Congo, telle que nous venons de la réaliser, interpelle les autorités politiques sur l'urgence de considérer ce secteur comme prioritaire lors des prochains cycles électoraux au même niveau que la logistique électorale. Si, de nos jours, la question de la logistique électorale fait couler beaucoup d'encre, c'est justement parce que le réseau routier qui en constitue un maillon essentiel est dans un état de délabrement avancé. Or, selon le principe logistique, une défaillance dans un maillon entraîne la rupture de toute la chaîne.

À titre de recommandations, nous dirions que pour éviter des épreuves psychologiques à chaque cycle électoral à la suite du mauvais état des infrastructures de transport et à l'insuffisance des matériels de transport, le principe d'une concentration des moyens doit être retenu particulièrement en ce qui concerne la remise en état des réseaux de transport. Il est évident que cet immense réseau des transports congolais ne peut être remis en état dans un court délai. Le programme de travaux qui sera proposé devra retenir d'abord la logique des interventions les plus urgentes en ce qui concerne les aménagements, les améliorations et les remises en état. Sur certains réseaux, certains travaux à caractère définitif s'imposeront dans l'immédiat, comme la reconstruction des ponts et des systèmes de drainage ou le reprofilage de quelques tronçons.

Cependant, il est évident que dans l'état actuel des ressources du Congo, les travaux d'entretien et de remise en état doivent revêtir une incontestable priorité. De ce fait, les travaux d'entretien à effectuer devraient viser à conférer un caractère durable allant jusqu'à, par exemple, la remise en état d'une route, d'un chemin de fer, d'un aéroport, d'un port, etc.

Il serait regrettable que la question des transports ne trouve pas sa juste place dans le programme du premier gouvernement issu des élections de 2023 ! ■

16 Mission C.E.E - Congo, fascicules iv. Secteur tertiaire. Transports et voies de communication Télécommunications, juin, 1963, pp. 62-63.