

DE LULUAGARE À LA VILLE DE KANANGA LOCALISATION ET DÉLOCALISATION DES ENTREPRISES DANS UNE VILLE DU RAIL

Introduction

**Albert BALOWE
MUANZA**, Professeur
Associé à l'Université
Pédagogique de
Kananga (UPKAN).
balowealbert6@
gmail.com

En RD Congo, la voie ferrée est un élément essentiel d'impulsion de développement et de création de villes. Cette assertion dogmatique est clairement exprimée dans la célèbre phrase de Stanley¹ : « Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». L'idée de Stanley fit l'effet boule de neige. Elle s'imposa quasiment dans toute l'Afrique subsaharienne en entraînant non seulement la construction de nombreuses voies ferrées, mais aussi, la création des villes ferroviaires et portuaires. Les villes africaines de Nairobi, Abidjan, Cotonou, Mombassa, Dar es Salaam, (etc), furent l'émanation du chemin de fer. Cette liste est complétée en RD Congo par des villes comme Kananga, Matadi, Ilebo, etc.

S'agissant particulièrement de la RD Congo, Nicolai et Jacques² ont démontré que le chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK) a conduit à la transformation des paysages congolais en jouant un rôle clé dans le développement économique de la plupart des régions traversées, dominant ainsi le transport à bas coûts des marchandises et des voyageurs, et contribuant aussi à l'intégration régionale.

Au Congo, il fallait constituer un réseau ferroviaire devant relier la région minière du Katanga au port d'Ilebo dans la logique d'une voie nationale permettant de réduire la dépendance vis-à-vis des pays de transit et d'exportation³. De 1921 à 2021, cent ans se sont

1 STANLEY, cité par A. HUYBRECHTS, *Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, Haye-Mouton, 1970, p.11.

2 Henri NICOLAÏ et Jules JACQUES, *La transformation des paysages congolais par le chemin de fer. L'exemple du BCK*, Bruxelles, Institut Royal Colonial, 1953, 208 p.

3 Roland PURTIER, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », in *Belgeo. Revue*

écoulés depuis le début de la construction du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK). Cette durée nous a semblé un cycle économique qui nécessite à la fois une évaluation et une diffusion. En fait, si l'on admet, à la suite de Pourtier⁴ que l'épopée du rail est révolue pour céder la place à la route, on oppose aussi que dans le contexte de la RD Congo, la route a dévoilé d'énormes limites, car dans la plupart des régions du pays, les infrastructures routières sont totalement délabrées et surtout elles sont inutilisables pendant la saison des pluies.

Ainsi, l'étude se questionne sur le rôle et la place du chemin de fer dans l'économie de la ville de Kananga en mettant en exergue deux composantes : la localisation et la délocalisation des entreprises dans une approche essentiellement historique. L'histoire permet de cerner les enjeux coloniaux de construction du chemin de fer afin d'en évaluer la gestion de l'héritage et de comprendre les péripéties qui ont émaillé ce long parcours face aux multiples défis liés à la concurrence fulgurante de la route et à la faiblesse des investissements.

Cette étude veut également démontrer que nonobstant la fragilité actuelle du chemin de fer, il demeure un mode de transport adapté à la réalité d'un pays comme la RD Congo et particulièrement à l'émergence économique de la ville de Kananga située au centre du pays et fortement enclavée. D'ailleurs, les récentes études de la Banque Africaine de Développement (BAD)⁵ confortent la position selon laquelle le transport ferroviaire s'impose en Afrique malgré son déclin, dans la mesure où, ce mode de transport présente à la fois la capacité à transporter sur de longues distances de gros volumes des produits et des passagers, avec une efficacité énergétique et de manière très écologique. En même temps, il continue de recéler d'énormes potentialités pour accompagner le développement économique et social du continent.

Cette compréhension apparaît nettement dans l'étude mentionnée ci-haut réalisée en 1953 par Nicolaï et Jacques. Mais elle est encore perceptible dans celle de Tshijuke Kabongo⁶ qui soutient que le chemin de fer fut un catalyseur majeur dans la mise en valeur et la création des villes dans la région du rail BCK au Kasai. Des arguments similaires sur cette hypothèse et sur le même espace géographique sont également apportés par Nyoka Mupangila⁷. Ces études reposent sur des recherches fondamentales d'envergure et restent valables dans leurs analyses.

Historiquement, contrairement à l'Europe où le train est tributaire de la révolution industrielle dans des sites ayant une longue tradition

belge de géographie, (juin 2007), n°2, p. 4.

4 *Ibid.*, pp. 1-14.

5 BAD, *Les infrastructures ferroviaires en Afrique. Les options de politique de financement*, 2015, p.26.

6 TSHIJUKE KABONGO, *Histoire socio-économique des peuples du rail BCK au Kasai (1928-1959)*, Thèse de doctorat en Histoire, UNILU, 1984, 501 p., (inédit).

7 Frédéric NYOKA MUPANGILA, *Contribution à l'étude des relations ville-campagne en RDC. Cas de la ville de Kananga*, Thèse de doctorat en Sciences géographiques, UPN, 2011, 444 p., (inédit)

urbaine, les chemins de fer ont joué un rôle prépondérant dans la création, l'industrialisation et le développement de principales villes aux États Unis d'Amérique, au Canada, en Asie et en Afrique australe⁸. La même logique a contribué à la création de la ville de Luluabourg (Kananga). Contrairement aux études antérieures, la présente met en évidence la corrélation entre le chemin de fer, la croissance et la décroissance des activités économiques.

Pour mieux comprendre le sujet, le présent article s'articule autour de 4 points essentiels. Le premier évoque toute la problématique de Kananga comme ville du rail. Le deuxième traite de la question de la localisation des entreprises. Le troisième examine les facteurs dominants de la délocalisation des entreprises de Kananga. Le quatrième se focalise sur les réformes possibles dans le secteur du rail.

1. Luluagare : ville du rail

La mise en place du système urbain en Afrique subsaharienne est un phénomène récent dont les racines se trouvent dans la colonisation. À l'instar des villes africaines, la voie ferrée est une nouveauté créée pour le besoin de la mise en valeur, l'évacuation des matières premières vers la métropole et les échanges commerciaux dans les territoires occupés. Nicolai et Jacques le disent encore mieux en ces mots : « En Afrique, le rail ne s'est superposé à aucune route, à aucune piste antérieure et à aucune tradition de circulation dans cette direction »⁹. Il s'imposa comme un trait nouveau bouleversant fondamentalement les modes de vie des populations impliquées et l'aménagement de l'espace.

La profonde motivation de la construction de la voie ferrée BCK reposait sur une logique colonialiste qui tenait absolument à libérer la région minière du Katanga de la dépendance de la Zambie. Cette voie ferrée dont les travaux débutèrent en 1921 fut inaugurée en 1928. Son tracé passa par Bukama et Luluabourg jusqu'à Port Francqui qui devinrent d'importantes gares du rail. Kélémory Coulibaly note que le pouvoir d'attraction et de fixation des populations autour des gares de chemin de fer entraîna l'évolution démographique et spatiale d'un certain nombre qui devinrent des villes¹⁰. Les gares hissées au rang des villes sur le chemin de fer BCK au Kasaï sont, entre autres, Luputa, Mwene-Ditu, Tshimbulu, Kananga, Mweka et Ilebo.

La ville de Luluabourg qui fait l'objet de cette étude ne fut au départ qu'un simple poste d'État situé à plus ou moins 20 km sur la rive gauche de la rivière Lulua. L'inauguration du chemin de fer BCK le fit déplacer dès 1932 vers Luluagare à la faveur d'importantes activités socio-économiques,

8 Henri NICOLAÏ et Jules JACQUES, *op.cit.*, p. 5.

9 *Ibid.*, p.4.

10 Kélémory COULIBALY, « De la gare du rail au statut de ville : Une dynamique du chemin de fer en Côte d'Ivoire », in *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, (2012), n°1, p. 61.

administratives, religieuses, éducatives et sécuritaires qui s'y développèrent. On peut noter la présence d'un centre commercial, la construction d'une procure et d'une chapelle par l'église catholique, l'installation d'un bataillon de la Force Publique, la construction d'un camp des ouvriers du BCK, etc.

Le site de Luluagare était, géographiquement et stratégiquement, bien placé au centre de la colonie. Il n'était pas excentrique comme Lusambo sur la rivière Sankuru. C'est ainsi qu'il joua le rôle d'une ville tampon à mi-chemin sur le tronçon Bukama-Ilebo. Il était situé à la croisée des routes qui menaient vers Bakwanga, Tshikapa, Luebo et Lusambo.

Graduellement, ce qui n'était qu'une petite gare devint une grande ville du Kasai. La ville de Luluabourg ne fut ni une ville de fleuve comme Kinshasa, Kisangani ou Mbandaka, ni une ville minière comme Lubumbashi, Likasi, Kolwezi et Mbuji-Mayi, et moins encore une ville mi-ferroviaire mi-portuaire comme Matadi, Ilebo et Kalemie. Elle fut tout simplement une ville du rail dont la base reposait sur le commerce. Elle fut qualifiée plus tard, à tort ou à raison, de ville administrative. Les principales activités industrielles, commerciales et administratives qui s'y développèrent suivirent le passage du chemin de fer et la gare qui y fut fondée.

2. Ville de Luluabourg : facteurs de localisation des entreprises

Alfred Weber¹¹ est l'un des tenants de la théorie de la localisation industrielle. Il explique que la meilleure localisation ou localisation optimale correspond à celle qui minimise les coûts de production. Selon Schoumaker, les principaux facteurs qui entrent dans la minimalisation du coût de production sont : la localisation spécifique des matières premières, la présence d'une source énergétique, l'existence d'un bassin de main-d'œuvre bon marché, le moindre coût de transport, les forces d'agglomérations ou de désagglomérations et enfin les débouchés où personne ne peut influencer le prix par sa propre action¹².

Étant donné qu'un seul facteur ne peut, à lui seul, expliquer une localisation mais qu'il peut en indiquer, néanmoins, les grandes orientations sur la viabilité et les critères de choix de grands espaces économiques notamment sur les pôles de croissance industrielle, l'œuvre de Weber suscita de nombreuses critiques qui ne l'ébranlèrent pourtant pas.

La ville de Kananga est assise sur la théorie de Weber en tenant compte de sa position au centre de la RD Congo, laquelle est mise en évidence par le fait qu'elle est située à une équidistance de principales villes du pays. Cette centralité est un atout majeur qui avait failli déterminer la

11 Alfred WEBER, cité par Bernadette Mérenne SCHOUMAKER, *La localisation des industries*, Paris, Nathan, 1991, p. 131.

12 *Ibid.*

délocalisation de la capitale Léopoldville vers Luluabourg avant 1960. Ce qui aurait eu l'avantage d'éviter l'externalité de la capitale de la RD Congo en minimisant les coûts de production et en assurant le moindre coût de transport à partir de Kananga vers les autres villes du pays.

Il faut rappeler que le passage du rail BCK, devenu Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC) et la fondation d'une gare de liaison occupant la deuxième position après celle de Lubumbashi favorisèrent nettement la localisation des entreprises à Kananga. Les voies fluviales qui desservent la ville de Kananga dont le Kasai, le Sankuru, la Lukenie, la Lulua, (etc.), sont capitalisables en combinaison avec la route dont la Nationale n°1 passe par Kananga.

Aussi, les matières premières diversifiées (minières et agropastorales) sont-elles signalées dans la région du Kasai. Ces matières sont susceptibles de hisser Kananga au rang d'un véritable pôle de croissance économique. Le fait que le Kasai ait joué le rôle de grenier du Haut-Katanga-Industriel, pendant la colonisation, explique amplement l'existence du bassin de production agricole et justifie largement l'implantation de grands complexes agropastoraux et forestiers comme la Compagnie cotonnière congolaise (Cotonco), la Compagnie du Kasai, la Société d'Élevage et de Culture du Congo (SEC), la Société d'Exploitation Forestière de Kakenge (EXFORKA), (etc.¹³). L'exploitation industrielle et artisanale du diamant à Bakwanga, Tshikapa et Luebo par la Forminière renforçait les activités commerciales et industrielles du chef-lieu de la Province du Kasai. Elle avait même contribué à la création d'une grande société immobilière à Luluabourg et à l'implantation de plusieurs comptoirs d'achat et de vente de diamants après 1960.

Néanmoins, l'industrialisation de la ville de Kananga reste largement limitée à cause de la pénurie de l'énergie électrique¹⁴. Cette dernière demeure potentielle d'autant plus qu'on dénombre aux environs, dans un rayon de 100 km, de multiples sites hydro-électriques comme Katende, Mbombo, Tshibashi, Lubi-a-Mpata, Tshidimba, Moyo et Kalwebo¹⁵.

On peut comprendre que la pénurie de l'énergie électrique a été fatale pour la ville de Kananga. Elle a bloqué l'exploitation des minerais de fer, de chrome et de Nickel dont la présence est signalée sur la carte minière de 1960¹⁶. Elle a aussi contribué à sa ruralisation et à la perte de sa fonction industrielle¹⁷.

13 MINISTÈRE DES COLONIES, *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kasai*, Bruxelles, 1955, p. 153.

14 NKONGOLO KADIBIDIA, « Les freins au développement industriel et les possibilités d'industrialisation du Kasai Occidental », in *Zaire-Afrique*, (avril 1987), n°214, pp. 211-228.

15 CODESKO, *Actes de la conférence*, Kinshasa, CEDI, 2000, p. 113.

16 NKONGOLO KADIBIDIA, *art.cit.*, p. 117.

17 Frédéric NYOKA MUPANGILA, *op.cit.*, p. 21.

Toutefois, la ville de Luluabourg (aujourd'hui Kananga) a une population jeune et galopante. En 1957, elle comptait 57.000 habitants¹⁸. En 2021, cette population est passée à 1.200.000 habitants avec un taux d'accroissement de 3,1% par an. La ville occupe la 4^e position des villes peuplées de la RD Congo après Kinshasa, Lubumbashi et Mbuji-Mayi¹⁹. La forte densité de la population qui en découle explique la théorie de l'agglomération au sens démographique du terme, mais la repousse au sens géographique qui sous-entend le paradigme de la concentration des industries.

Tout compte fait, il y a eu à Luluabourg un quartier industriel durant la colonisation selon le modèle polynucléaire, défendu par Mangazol²⁰. En effet, d'après ce modèle, le centre des affaires est très proche du commerce de gros et de l'industrie légère qu'entourent les résidences des classes pauvres et ouvrières. Les résidences des classes moyennes séparent le centre de celles des classes riches qui, elles, sont beaucoup plus éloignées du centre des affaires²¹.

Ainsi, à la faveur de la gare du chemin de fer du BCK de Luluabourg, ce centre industriel et commercial comprenait des minoteries, huileries mécaniques, installations de préparation de viande, usines d'égrenage de coton, laiteries, rizeries, usines de torréfaction de café, savonneries, boulangeries, brasseries, biscuiteries, imprimeries, industries mécaniques et de chaussures, (etc.)²².

Les principales et importantes dénominations industrielles et commerciales de l'époque sont : Boulangerie WASTAU, BRAKASAI, BATA, MERILCO, COPHACO, UNICONGO, AMATO ET FRERES, SEDEC, CAPELLUTO, CEGEAC, MAS, KINET, P. DES CHAMPS, FORD, CERA, INTERFINA, SOPOKA, SIMIS, TEXAS PETROLIUM COMPANY, VALE NOGUEIRA, (etc.)²³. En 1956, au total 73 établissements commerciaux, industriels et pétroliers étaient installés à Luluabourg²⁴.

Pour confirmer l'importance du chemin de fer dans ce paysage industriel et commercial, il convient de noter que les premières factoreries installées à Luluabourg, dès 1926, eurent comme principal objectif la fourniture des vivres et des activités de traite à la main-d'œuvre européenne et africaine du BCK. Ce mobile orienta généralement la politique commerciale et industrielle de la ville de Luluabourg. En même temps, la présence des usines de production et de commerce jetait les bases d'une ville du futur

18 A. RAMANIUK, *Démographie congolaise au milieu du XX^e siècle. Analyse sociodémographique 1955-1957*, Bruxelles, Presses Universitaires de Louvain, 2007, p. 32.

19 Léon DESAINT MOULIN, « La population congolaise : situation et perspectives », in *Congo-Afrique*, (avril 2010), n°444, p. 274.

20 MANGAZOL, cité par Bernadette Mérenne SCHOUAKER, *op.cit.*, p. 54.

21 *Ibid.*, p. 55.

22 *Rapport aux chambres*, 1957, pp. 207-208.

23 *Rapport du Territoire de Luluabourg*, 1938.

24 KALAMBA NZALA-LEMBA, *Impact de l'Association Nationale des Entreprises du Zaïre sur les entreprises de Kananga : des origines à nos jours*, Mémoire de Licence en Histoire, ISP-Kananga, 1988, p. 15, (inédit).

en pleine extension, capable d'abriter la capitale économique et politico-administrative de la RD Congo. Ce projet fut renvoyé aux calendes grecques à cause de la précipitation inconsidérée qui caractérisa l'accession du pays à l'indépendance.

3. Les phases de délocalisation des entreprises de Kananga

Pour mieux cerner la notion de délocalisation, il est impérieux de saisir celles de la désindustrialisation et de l'externalisation. Nombreux auteurs définissent la désindustrialisation comme étant le recul de la part de l'industrie dans l'emploi total. Par contre, on peut comprendre l'externalisation comme l'opération qui consiste, pour une entreprise, à confier à un autre tiers pendant une durée assez longue, la gestion et l'opération d'une ou de plusieurs activités nécessaires à son fonctionnement²⁵.

Quant au concept de délocalisation, il convient de noter d'abord qu'il est équivoque. Il est d'une part généralement employé dans sa conception la plus stricte pour signifier la fermeture de certaines entreprises dans leur pays d'origine et leur réouverture à l'étranger. D'autre part, il s'agit de changer un local pour un autre considéré comme plus rentable. Le terme « local » permet d'inclure aussi bien les transferts d'une ville ou d'une région à une autre à l'intérieur d'un même pays, que d'un pays à un autre, voire d'un continent à un autre²⁶.

Dans cette dernière logique, Philippe Villemus aide à comprendre simplement que la délocalisation est la séparation entre les lieux de production et de consommation. Autrement dit, les produits sont fabriqués dans un lieu différent de celui où ils sont consommés²⁷.

En 2012, on a assisté à ce type de délocalisation de la ville de Kananga avec la fermeture de l'unique brasserie qui avait pourtant longuement résisté aux aléas de l'histoire et son transfert à Mbuji-Mayi et à Lubumbashi. Les cas similaires sont légion parmi les établissements commerciaux et prestataires des services qui étaient installés à Kananga dont la plupart fermèrent depuis les années 2000. Ils s'implantèrent désormais à Kinshasa, Lubumbashi, Mbuji-Mayi, Tshikapa et Kikwit. À ce propos, Frédéric Nyoka observe, sans ambages, que la fonction industrielle de Kananga a traversé une crise sans précédent²⁸.

En somme, la délocalisation et son contraire la relocalisation sont les deux possibilités de choix de localisation des activités de production de biens et de services qui se trouvent au cœur de l'aménagement du territoire. Pour les entreprises, ce choix se fait en fonction de l'attractivité des territoires²⁹.

25 Abir KHATERCHI, *La délocalisation des entreprises et ses effets sur l'emploi dans les pays industrialisés : cas de l'industrie du vêtement au Québec*, Mémoire de Maîtrise en Droit, Université de Québec, Montréal, 2009, pp. 4-6, (inédit).

26 En ligne sur <https://r.m.wikipedia.org>, consulté le 03/08/2021.

27 Philippe VILLEMUS cité sur <https://r.m.wikipedia.org>, consulté le 03/08/2021.

28 Frédéric NYOKA MUPANGILA, *op.cit.*, p. 81.

29 En ligne sur <https://r.m.wikipedia.org>, consulté le 03/08/2021.

Depuis les années 1970, le phénomène de délocalisation apparaît dans les pays industrialisés à la faveur de la mondialisation et le développement de nouvelles technologies de l'information et de la communication. Pourtant, la RD Congo connut les péripéties de ce phénomène depuis son accession à l'indépendance sous une forme ou une autre. Pour une bonne compréhension de ce phénomène, il importe de proposer une périodisation de la délocalisation des entreprises de Kananga en 5 séquences essentielles, à savoir : la crise de l'indépendance, la zaïrianisation, la politique d'ajustement structurel, les pillages monstrueux et enfin la débâcle du chemin de fer de la SNCC.

3.1. La crise de l'indépendance (1960-1973)

L'indépendance de la RD Congo a auguré le tournant des incertitudes et débouché sur un chaos politique et socio-économique sans précédent. Ce qui a déclenché un mouvement généralisé de désinvestissement. Ce mouvement était en réalité une véritable forme de délocalisation des entreprises. Ainsi que le note Joye et Lewin : « Les principaux ennemis du Congo étaient les trusts belges. Ces entreprises privées se livraient à une politique de désinvestissement qui devait aboutir à brève échéance à la paralysie complète du système économique et corrélativement, à des troubles sociaux très graves »³⁰.

La fuite des investissements étrangers au Congo devint systématique si bien que la plupart des productions nationales régressèrent sensiblement. Au Kasai, dans le domaine de la production agricole d'huile de palme, par exemple, les Huileries du Congo Belge (HCB) qui étaient une multinationale de renom procédèrent au transfert de leur siège social et au redéploiement des investissements. Les nouveaux projets d'investissements des HCB furent plutôt orientés vers la Côte d'Ivoire, la Malaisie et l'Indonésie³¹. Le départ massif des colons à cause de l'insécurité généralisée amplifia le mouvement de délocalisation de petites et moyennes entreprises. Pendant la même période, l'administration, quasiment paralysée, rendit la mise à jour des statistiques fiables impossible. En conséquence, la bonne perception de l'ampleur du phénomène de délocalisation des entreprises dans ce milieu devint aléatoire.

3.2. La zaïrianisation (1973-1980)

La deuxième phase de délocalisation des entreprises de Kananga est principalement marquée par la zaïrianisation. Il s'agit d'une mesure politique catastrophique ayant abouti à la confiscation des biens aux étrangers, donnant lieu à la gestion calamiteuse des entreprises

30 P. JOYE et R. LEWIN, *Les trusts au Congo*, Bruxelles, Société populaire d'éditions, 1961, pp. 298-305.

31 M'BELA BOLEKELAKA, « Crise de la production agricole au Zaïre : le cas de l'huile de palme », in *Zaïre-Afrique*, (1982) n°162, p. 73.

nationalisées par les acquéreurs congolais. Kankwenda³² qualifie ces gens d'affairistes improvisés n'ayant aucune expérience en matière de gestion.

En fait, la zaïrianisation comme l'authenticité avant elle, faisait partie d'une opération de légitimation économique et culturelle dans le cadre de la consolidation du pouvoir politique. L'altération de sa mission consacra la désindustrialisation, le désinvestissement, la faillite et la délocalisation des entreprises, qu'il ne faille pas absolument mettre sur le compte des acquéreurs, d'autant plus que la plupart des sociétés boursières, on l'a vu, anticipèrent cette nationalisation entre 1958 et 1965. Elles recouraient aux mécanismes de coulage des capitaux pour se protéger. Ainsi, certains acquéreurs héritèrent des entreprises obsolètes dont les capitaux d'investissement furent déjà logés dans des banques internationales plusieurs années auparavant ou investis dans des pays offrant de garantie d'une amélioration du climat des affaires.

Quoi qu'il en soit, rien que pour la ville de Kananga, 49 petites et moyennes entreprises furent zaïrianisées en 1973³³ faisant soudainement de certains Congolais de nouveaux riches n'ayant aucune base managériale. La mégestion atteignît son paroxysme si bien qu'elle n'offrit, par ailleurs, aucune chance de réussite aux mesures de radicalisation et de rétrocession prises en 1975-1976.

La radicalisation concernait principalement les grandes entreprises, notamment les entreprises agro-industrielles, les unités manufacturières, les gros magasins de distribution, les entreprises de construction ainsi que les banques. Elle consista à confier à l'État congolais la gestion de ces grandes entreprises. Par contre, on décida la rétrocession de 60% du capital aux anciens propriétaires. Ces derniers ayant perdu confiance en l'État congolais ne revinrent que pour récupérer subtilement ce qui pouvait leur rester afin de l'investir ailleurs. D'où la disparition quasi-totale de la plupart des entreprises zaïrianisées qui n'avaient plus que leurs labels, mais dont les contenus n'étaient que des coquilles vides.

3.3. La politique d'ajustement structurel (1980-1990)

Face à l'endettement extérieur des pays du tiers monde, les institutions de Bretton woods mirent en œuvre des programmes de stabilisation socio-économique dans ce qu'elles ont appelé la politique d'ajustement structurel ; politique qui au fond consacra la réduction de l'intervention de l'État dans le secteur socio-économique et entraîna, par ricochet, la désindustrialisation, le déclin des revenus des fonctionnaires et l'inertie de l'entrepreneuriat dans la plupart des économies africaines.

32 KANKWENDA cité par Paul MAKALA NZENGU, *Politiques publiques et gestion du secteur agricole et rural en République Démocratique du Congo. Rétrospectives des politiques agricoles fondées sur la cueillette, l'expropriation et la dépendance alimentaire à l'importation*, Kinshasa, Centre Agronomique et Vétérinaire Tropicale, 2010, p. 55.

33 KALAMBA NZALA-LEMBA, *op.cit.*, pp. 23-24.

Évidemment, la politique d'ajustement structurel déboucha sur un fiasco complet. Elle fut à l'origine de la grogne sociale qui gagna les milieux urbains congolais, particulièrement la ville de Kananga au début des années 1990. Elle était foncièrement fondée sur plusieurs paradoxes qui privilégiaient le licenciement des fonctionnaires de l'Etat à la place de la création des emplois, le blocage et le non-paiement des salaires au lieu d'améliorer les conditions de vie des salariés, la dévaluation de la monnaie à la place de sa stabilisation. Ce fut une logique capitaliste aux antipodes de la justice sociale qui entraîna la paupérisation et la décapitalisation de la ville de Kananga. Dans ce registre, nombreuses petites et moyennes unités de production fermèrent les portes, en l'occurrence, la Bisoka, la Savinkas, la minoterie Mande Tshiombe, la boulangerie Kabongo Nsenda, la boucherie du Centre.

C'est pourquoi Jean Philippe Peemans considère que les programmes d'ajustement n'ont pas eu pour fondement les problèmes du développement des nations et des peuples, mais l'adaptation des espaces économiques nationaux aux exigences de fonctionnement et cohérence de l'espace économique international, c'est-à-dire, en dernière instance aux critères internationaux de valorisation du capital³⁴.

3.4. Les pillages monstrueux (1990-1997)

La délocalisation des entreprises de Kananga entre dans sa quatrième phase durant la période allant de 1990 à 1997 pendant laquelle un sabotage systématique de l'économie congolaise fut orchestré par ceux-là même qui étaient censés la protéger.

En décembre 1990, les bandes des jeunes pillèrent de nombreux entrepôts et magasins de vivres à Kinshasa, à Matadi, à Kisangani et à Lubumbashi. En septembre 1991, le mouvement de pillage se généralisa et s'amplifia dans l'ensemble du pays à la fois pour exprimer les sentiments d'hostilité à l'égard d'une minorité nationale et étrangère puissamment riche et pour démontrer ce que Peemans qualifie de variante zaïroise de la rage qu'ont exprimée, à une certaine période de l'histoire, les exaspérations des Ciompi florentins, des Levellers anglais, des Sans-culottes parisiens, ou autre révolte des Taïpings contre les inégalités sociales³⁵.

À titre illustratif, pour l'unique ville de Kinshasa, les pillages de 1991 détruisirent 924 entreprises sur 1.100 en 1978 entraînant la disparition de plus de 90.000 emplois sur un total d'environ 200.000. Ils entraînèrent en outre une fuite des capitaux étrangers et congolais vers l'Afrique du Sud où beaucoup fondèrent des entreprises dans le nouveau climat d'ouverture³⁶.

34 Jean-Philippe PEEMANS, *Crise de la modernisation et pratiques populaires au Zaïre et en Afrique*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 55.

35 *Ibid.*, p. 84.

36 *Ibid.*

Selon quelques témoignages de ces événements : « On a détruit les magasins, mais aussi les bureaux des services publics, les chambres froides, les boulangeries, les librairies, les boucheries, les comptoirs d'achat de diamants, les garages, les débits de boisson, les usines, les dépôts pharmaceutiques, les laboratoires, etc. Et quand il n'y eut plus rien à piller en ville, tous les centres commerciaux de la cité furent saccagés »³⁷. Cette représentation rocambolesque des scènes de pillages de la ville de Kinshasa est une savante photographie de la reproduction des mêmes scènes, dans le même état d'esprit, le même sentiment et la même fureur, dans la ville de Kananga.

La ville de Kananga fut pillée 3 fois de 1991 à 1993. Pratiquement, tout le symbole économique de Kananga fut copieusement déboulonné. Les gros magasins et les sociétés de transport comme Léon HASSON et Frères, SIMIS, SEDEC, Vale NOGUEIRA, MAS, Boucherie du Centre, (etc.), disparurent. La SNCC fut gravement touchée dans ses installations : les marchandises des clients, les matériels et les archives furent emportés. Un nouveau vocable émergea dans la conscience collective du peuple de Kananga : « le pillage ».

Ces pillages imprimèrent, à Kananga, la physionomie d'une ville sinistrée et moribonde où la vie devint intenable. Le centre de rayonnement de l'industrie et des affaires de l'espace du Kasai jadis localisé dans la ville de Kananga se délocalisa immédiatement vers Mbuji-Mayi où la population et les forces de l'ordre prirent la mesure de protéger le patrimoine de leur ville.

À Kananga, l'Église catholique fut ciblée dans ce qu'elle possédait de puissance économique à la Procure Saint Clément. Comme à Kinshasa, dans les quartiers périphériques de Kananga, les pillages prirent la forme ethniciste de règlement de compte ou de jalousie. Cette forme se prolongea jusqu'en 1997. En cette année, les Forces Armées Zaïroises (FAZ), fuyant les troupes de l'Alliance de Forces Démocratiques pour la Libération du Congo (AFDL), mirent complètement à genoux les rares entreprises des Congolais qui avaient survécu à cet orage. Dans ce climat, la délocalisation des entreprises fut totale.

3.5. La débâcle du chemin de fer de la SNCC (1997-2018) et la délocalisation de la Brasimba

Cette dernière phase de délocalisation des entreprises de Kananga est la plus longue. Elle coïncide avec le régime des Kabila (père et fils). D'après Roland Pourtier, la débâcle se caractérise par la quasi-cessation des activités des chemins de fer congolais. Cette débâcle peut se comprendre par un processus de la désagrégation de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC), qui se résume en de nombreux points³⁸.

³⁷ *Ibid.*, pp. 84-85.

³⁸ Roland POURTIER, *op. cit.*, p. 8.

D'abord, la SNCC ne remplissait plus sa vocation minière de transport d'exportation des minerais du Katanga par la voie ferrée nationale à cause, non seulement de ses difficultés internes d'exploitation par manque d'investissements, mais aussi, à la suite des difficultés d'exploitation auxquelles la Générale des Carrières et des Mines (Gécamines) faisait face depuis 1990. Dès lors, les exportations des minerais du Katanga étaient acheminées par la route vers l'Afrique du Sud. Ce fut un manque à gagner considérable pour la SNCC dont 70% des charges d'exploitation étaient supportées par le trafic minier de la Gécamines.

Ensuite, la traçabilité dans la gestion de la SNCC devint tronquée. Ce sont les antivaleurs qui s'y érigèrent en mode de gestion. La voie ferrée devint complètement esquinée, les locomotives amorties et les wagons hors d'usage. En 2012, Tshiongo, Président Délégué Général de la SNCC, fit remarquer à une délégation de la Fédération des Entreprises du Congo (FEC) que la SNCC ne connut aucun investissement depuis 1972. Ainsi, la maintenance des matériels roulants et de la voie ferrée disparût graduellement entraînant l'incompressibilité du délai d'acheminement des marchandises. On note par exemple que les locomotives en détresse et les déraillements étaient récurrents. Rien que pour le tronçon Kananga-Ilebo, 131 déraillements furent enregistrés de 2006 à 2008³⁹. Le trafic des marchandises, autour de 200.000 tonnes au début des années 2000 ne représentait que moins du dixième de ce qu'il fut à la veille de l'indépendance⁴⁰. Par contre, les objectifs des plans annuels de transport furent largement escamotés. Olievski observe que la SNCC perdit plus de 50% de son trafic depuis 2003, et ses recettes chutèrent d'environ 40% durant la même période⁴¹.

Bien plus, les différents mémorandums que la FEC/Kananga adressa tant aux responsables de la SNCC qu'aux autorités du pays à divers échelons ne reviennent que sur la médiocrité de qualité des services rendus par la SNCC à sa clientèle. Il est impossible de créer de la richesse dans une ville où la durée d'acheminement des marchandises oscille entre 5 et 9 mois selon qu'on embarque ces marchandises à partir d'Ilebo ou de Lubumbashi.

Il était également difficile de réaliser des bénéfices dans le contexte de monopole d'une société de transport dont les tarifs étaient largement excessifs et non incitatifs. La FEC/Kananga n'a pas manqué de juger ce tarif d'exorbitant en Afrique. En 2010, pour 40 tonnes de marchandises embarquées à Dar es Salaam pour New Kapiri Mposhi sur une distance de 1.850 km, les frais de transport étaient de l'ordre de 3.500\$, alors que

39 Rémy NGANDU MUENJI, « Les principales causes physiques des déraillements des véhicules ferroviaires sur le tronçon Kananga-Ilebo de 2006 à 2008 », in *Les Annales de l'ISP-Kananga*, (mars 2011), n°2, pp. 275-277.

40 Roland POURTIER, *art.cit.*, p. 8.

41 Vasile Nicolae OLIEVSKI, *Transport ferroviaire. Schéma d'analyse pour améliorer la performance du rail en Afrique subsaharienne*, SSATP, 2013, p. 18.

de Sakania à Kananga sur une distance inférieure de 1.411 km, ce même tonnage coûtait 12.100\$. Par contre, de Lubumbashi à Kananga sur 1.165 km, ce tonnage revenait à 9.748\$⁴².

Pourtant, les normes internationales valorisent le transport ferroviaire en maintenant ses coûts au plus bas niveau, n'excédant pas 0,03\$ par tonne-kilomètre⁴³. Selon cette disposition, le prix de 40 tonnes de marchandises sur le trajet Lubumbashi-Kananga reviendrait à 1.398\$ au lieu de 9.748\$. Malheureusement, on assiste au surcoût sans motivation des choix ni base économique valable. Le comble est que ce trop-perçu d'un prix multiplié démesurément par 7 est généralement partagé entre les requins, les courtisans du pouvoir et l'élite véreuse et prédatrice.

La FEC/Kananga dénonce aussi la corruption qui gangrène la procédure d'octroi du wagon au départ de Lubumbashi ou d'Ilebo, octroi marchandé entre 200 et 1.500\$ selon le cas et le non règlement des contentieux dus aux vols des marchandises et à la livraison des produits périmés à cause de la longue durée de leur évacuation.

Dans ces conditions, de nombreux commerçants de Kananga connurent la banqueroute. Les rares rescapés, dont on peut saluer la marque de résilience, choisirent la voie de délocalisation de leurs activités vers Kinshasa, Lubumbashi, Mbuji-Mayi, Tshikapa, Kikwit, etc. La compréhension de cette tendance s'observe dans les relevés des importations des 10 dernières années de l'Office Congolais de Contrôle de Kananga (OCC). Le nombre d'importateurs de Kananga est passé de 73 répertoriés en 2005 à 24 seulement en 2015⁴⁴.

La délocalisation la plus retentissante de ces dix dernières années est celle qui a consacré la fermeture de la Brasimba en 2014. Cette entreprise brassicole dénommée à sa création Union des Brasseries (UNIBRA) fut fondée en 1953. Elle est comptée parmi les rarissimes entreprises qui ont surmonté les différentes péripéties des crises économiques qui ont émaillé l'histoire économique de la ville de Kananga. Les plus importantes sont : la crise de l'indépendance des années 1960, la zaïrianisation, la radicalisation, la crise pétrolière au courant de la décennie 1970, la pénurie chronique en énergie électrique depuis 1980, les pillages ainsi que les guerres de libération et d'agression des années 1990.

Tous ces facteurs combinés ont eu des répercussions notables sur le rendement de la Brasimba. Sa capacité de production, de commercialisation et d'emplois dégringolait progressivement. La production de la boisson (bière et limonade), par exemple, passa de 204.000 hectolitres en 1953 à

42 Mémoire de la FEC/KASAÏ OCCIDENTAL adressé à l'Administrateur Délégué Technique de la SNCC, 2010, p. 2.

43 BANQUE MONDIALE, *La réforme des chemins de fer : Manuel pour l'amélioration de la performance du secteur ferroviaire*, 2^e éd., PPPIAF, 2017, p. 4.

44 OCC/KASAÏ CENTRAL, *Relevés des importations*, 2005-2015.

80.000 durant les années 1990. Plusieurs emplois furent perdus. Le nombre des travailleurs passa de 286 en 1982 à 62 en 1998⁴⁵. Il faut ajouter les difficultés de transport de la SNCC occasionnant les fréquentes ruptures de stock des matières premières importées (malt, sucre, riz, etc.), la pression fiscale, la vétusté du matériel de l'usine, le faible pouvoir d'achat des consommateurs et la forte concurrence des brasseries de Kinshasa, Mbuji-Mayi et Lubumbashi sur les rayons traditionnels d'écoulement des produits de la Brasimba de Kananga.

Finalement, l'usine de la Brasimba à Kananga fut absolument essoufflée et ferma ses portes. Cette fermeture eut des conséquences incalculables sur le plan socio-économique à Kananga. On peut noter la suppression d'une centaine d'emplois directs et indirects, la disparition d'une multitude des services de sous-traitance, la flambée des prix des produits brassicoles et le manque à gagner considérable des recettes fiscales pour le compte du trésor public, etc.

4. Des réformes nécessaires

Selon la Banque Mondiale, la réforme des chemins de fer signifie tout changement significatif dans la politique du gouvernement d'un pays, la stratégie d'investissement ou la structure de gestion, visant à améliorer la performance du système ferroviaire⁴⁶. Cette performance possède de multiples instruments de mesure tels que les coûts, les tarifs de transport, les niveaux de services et les besoins d'investissement, etc.⁴⁷

Dans cette perspective, l'idée de la réforme de la SNCC était pressentie depuis la fin des années 1980, d'autant plus qu'à cette époque, la SNCC fut déjà en lambeaux. C'est dans ce cadre que l'on peut placer la création en 1991 de l'Office des Chemins de fer du Sud (OCS) pour rendre autonome certains centres décisionnels.

En 1995, il fut procédé à la privatisation de la SNCC. La Société d'Interconnections Zaïroises des Rails (SIZARAIL) fut fondée. Elle eut en son sein 6 actionnaires dont l'OCS : 130 actions, GECAMINES : 120 actions, Banque Commerciale Zaïroise (BCZ) : 100 actions, MIBA : 70 actions, Société de chemin de Fer de l'Est (SFE) : 50 actions, SNCC : 20 actions⁴⁸. Notons également la participation d'un partenaire privé, COMAZAR, dont 65% du capital était Sud-africain (Spoornet) et 35% belge (Transerb). Ce qui traduisait le retour des investisseurs étrangers⁴⁹.

45 KAYENGA MUTSHIPAYI, *Kananga : ville à structure économique fragile*, Mémoire de Licence en Géographie, ISP-Kananga, 1998, p. 25, (Inédit).

46 BANQUE MONDIALE, *op.cit.*, p. 7.

47 *Ibid.*

48 Frédéric NYOKA MUPANGILA, *op.cit.*, p. 112.

49 Jean-Philippe PEEMANS, *op.cit.*, p. 14.

La durée de vie éphémère de la SIZARAIL ne fut que de deux ans. En 2010, l'initiative du Projet de Transport Multimodal (PTM), pour rénover la voie ferrée en partenariat avec la Banque Mondiale, ne se matérialisa pas, et ce, malgré des milliers de dollars y injectés.

En 2011, la SNCC devint une concession : une Société anonyme dans la perspective de la rendre performante, efficace et compétitive dans l'atteinte de ses assignations en termes de recettes. Malheureusement, elle n'atteint toujours pas les résultats escomptés.

Tout compte fait, le rail est actuellement perçu comme le meilleur mode de transport du futur, capable de valoriser les ressources diversifiées contribuant largement à la mobilité durable et au développement d'un système de transport respectueux de l'environnement. Dans ce sens, les entreprises ferroviaires du monde entier génèrent moins d'un pour cent des émissions totales de CO₂⁵⁰.

Étant donné que le chemin de fer s'impose en RD Congo et conserve aussi un rôle dominant dans la localisation des entreprises à Kananga, les réformes devraient se poursuivre. Elles pourraient se fonder sur les piliers suivants : premièrement, il s'agit de la matérialisation du PTM. En effet, non seulement, le PTM a une vocation politique comme projet intégrateur, pouvant avoir la capacité d'assurer la meilleure interconnexion des Provinces de la RD Congo, mais aussi, il se fonde sur une base économique dans la mesure où il ouvre la porte à la rénovation de la voie ferrée et du matériel, le rajeunissement du personnel, la possibilité de construction de nouvelles voies ainsi que la création de nouvelles sociétés des chemins de fer. Les avantages qui en résultent sont nombreux, notamment : l'élargissement des investissements et les opportunités immenses de création d'emplois, etc.

Il convient en outre de s'appuyer sur une législation ferroviaire adéquate tenant compte des contingences locales des Provinces nécessitant le passage obligé du rail y compris les volets éthiques, en l'occurrence : la lutte contre les antivaleurs et la bonne gouvernance.

⁵⁰ Vasile Nicolae OLIEVSCHI, *op.cit.*, p. xvii.

Conclusion

La ville de Kananga est enclavée et nettement tributaire du chemin de fer, d'une part, et de l'autre, la route ne présage pas les meilleurs augures dans l'ensemble de la région. C'est pourquoi, la vocation du chemin de fer comme vecteur de développement économique de Kananga est incontestable. De plus, le chemin de fer répond au mieux à la problématique du développement durable.

L'étude a démontré que le chemin de fer fut à la fois le catalyseur de création des villes et le mobilisateur de localisation des entreprises tant en RD Congo que dans d'autres pays d'Afrique et du monde.

On peut retenir que les périodes sombres du rail débutent au courant de la décennie 1990, avec d'un côté, la perte par la SNCC de sa grande cliente, la Gécamines, à la suite des difficultés d'exploitation de cette importante entreprise du pays, et de l'autre, la nette concurrence de la route sur l'axe Katanga-Afrique du Sud.

La ville de Kananga est un cas de figure qui illustre un paradoxe consacrant la débâcle totale de la SNCC, caractérisée par la gestion calamiteuse, l'absence quasi-totale d'investissements et le manque de maintenance de la voie, la vétusté macabre du matériel roulant, la sous rémunération et la pléthore du personnel, le tarif excessif de transport, le délai incompressible d'acheminement des marchandises, la corruption, la gabegie financière, etc. On comprend que le rail se mua en un vecteur de délocalisation des entreprises dans une ville où les infrastructures routières se dégradèrent rapidement après 1960.

Les profondes réformes de la SNCC sont impérieuses pour viabiliser la société et permettre la fluidité du trafic. Ces réformes peuvent se focaliser principalement sur une législation adéquate, consistant en la création d'un ministère du chemin de fer qui prendrait en charge toutes les questions relatives au bon fonctionnement du rail.

À l'état actuel des choses, le chemin de fer demeure non seulement le moyen de transport le moins coûteux en dehors du transport fluvial, mais aussi, celui dont les émissions de gaz à effet de serre dues à la combustion du gazole sont les plus faibles. Dans le même ordre d'idées, les possibilités d'électrification des lignes ferroviaires sont énormes. On peut aussi construire de nouvelles voies en partenariat avec les institutions internationales. Par exemple, la construction d'une voie ferrée parallèle à la route de Kalamba-Mbuji, qui désenclaverait Kananga sur le corridor d'Angola, serait un projet puissant, durable et structurant de la relocalisation des entreprises à Kananga. ■