

LE RÔLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DANS L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE ET SOCIO- CULTURELLE DE LA RD CONGO

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

Introduction

L'immensité du Territoire de la RD Congo pose de nombreux problèmes de connexion transrégionale. Face à la montée en puissance actuelle des besoins d'intégration économique et socio-culturelle, les infrastructures des transports héritées de la colonisation sont exsangues, dévoilant ainsi des dysfonctionnements notables. Ces infrastructures sont victimes d'une gestion sans vision et, à la limite, calamiteuse des ressources tant humaines, logistiques que financières. Par conséquent, elles ne présagent aucune amélioration dans un avenir proche, d'autant plus que l'élan impulsé par le Comité de pilotage de la réforme des entreprises du Portefeuille de l'État (COPIREP), en 2021, n'a pas été accompagné des dispositions politiques concrètes.

Or, les transports ferroviaires ont joué un rôle prépondérant dans l'intégration économique du Congo belge, à la suite de la thèse séculaire de Stanley selon laquelle: « Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny »¹. Aujourd'hui, cette idée ne peut plus être prise au pied de la lettre dans la mesure où les infrastructures ferroviaires en déliquescence sont aussi anéanties par la pression de la compétitivité des routes. D'où, la question de savoir pourquoi et comment on en est arrivé à ce qui apparaît comme étant un blocage total des infrastructures des chemins de fer en RD Congo.

Dans une étude de 2013, Vasile Nicolae Olievschi démontrait qu'un réseau ferroviaire pouvait contribuer aux efforts de développement d'un pays². Les récentes

1. Henri MORTON STANLEY, cité par André HUYBRECHTS, *Transports et structures de développement au Congo. Étude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, Mouton-La Haye, 1970, p. 11.
2. Vasile Nicolae OLIEVSCHI, « Transport ferroviaire. Schéma d'analyse pour améliorer la performance du rail en Afrique sub-

études de la Banque Africaine de Développement (BAD) corroborent la thèse selon laquelle le transport ferroviaire s'impose en Afrique malgré son déclin, car ce mode de transport offre 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, tout en recelant, en même temps, d'énormes potentialités pour accompagner le développement économique et social du continent³. C'est pourquoi, il est important de tirer les leçons des échecs et des succès du passé afin de restituer les transports ferroviaires dans leur rôle de catalyseur de l'intégration économique et socio-culturelle.

Cette étude tente de mettre en évidence le rôle du transport ferroviaire dans l'intégration économique et socio-culturelle de la RD Congo. Elle s'articule autour de trois axes : le chemin de fer et la théorie de contrôle du territoire congolais ; la perception des politiques des chemins de fer au Congo Belge ; et les stratégies de redynamisation du rail en RD Congo.

1. Le chemin de fer et la théorie de contrôle du territoire congolais

Le déplacement est instinctif chez l'homme, qui doit se déplacer pour survivre, créer la richesse et se développer. Il le fait principalement par divers moyens de transport, au nombre desquels se trouve le chemin de fer dont l'invention fut une véritable révolution. En effet, le chemin de fer joue un rôle prépondérant depuis le 19^e siècle dans le contrôle des territoires, dans la croissance et l'intégration économique et socio-culturelle des sociétés du point de vue de leur mise en valeur et de leur interconnexion.

Dès sa conception, le chemin de fer est un moyen de transport important et rapide, capable non seulement de supporter de gros tonnages à moindre coût, mais aussi de contourner les obstacles des terrains escarpés et les rapides des chutes d'eau. Il contribue à la fois au raccourcissement des distances, au désenclavement, au contrôle des territoires et à leur mise en valeur. En conséquence, il facilite les liaisons, les contacts, les complémentarités et les interactions sans lesquels aucun système spatio-social ne pourrait fonctionner⁴.

En effet, l'espace étant hétérogène, les transports en général permettent de découvrir que tout n'existe pas et ne se fait pas partout. Ils jouent un rôle particulièrement important dans l'économie et l'aménagement des territoires, intervenant dans l'ensemble des fonctionnements sociétaux⁵. C'est dans cette optique qu'il convient de comprendre que l'intégration

saharienne », SSATP, mars 2013, en ligne sur <https://www.ssatp.org>, consulté le 24.09.2024.

3. BAD, *Les infrastructures ferroviaires en Afrique. Les options de politique de financements*, 2015, p. 26.

4. Jean-Jacques BAVOUX et al., *op.cit.*, p. 5.

5. *Ibid.*

économique est une résultante des liens formant un réseau de plus en plus serré et complexe, qui se nouent à l'intérieur de l'espace national entre les membres d'une société qui œuvrent pour une cause commune en participant à la suppression des inégalités sociales et culturelles⁶.

La dimension géographique des infrastructures ferroviaires dans l'intégration économique et socio-culturelle de la RD Congo repose sur la théorie de contrôle des transports constitutif de celui du territoire⁷. Selon cette théorie, les déterminants économiques sont intimement liés à l'organisation et à l'aménagement du territoire. D'une part, ces déterminants facilitent la circulation des personnes, des biens et des services. D'autre part, l'aménagement du territoire se traduit dans la mise en œuvre des réseaux cohérents des infrastructures des transports, y compris les voies ferroviaires. Dès lors, on peut comprendre que le transport ferroviaire à l'échelle nationale soit un atout pour le contrôle et la mise en valeur des politiques favorables à l'unité nationale, l'intégration économique et les interactions sociales.

L'exemple des premières lignes de chemins de fer construites au Congo belge à l'orée de la colonisation est plus qu'indicatif. On peut citer le chemin de fer de Matadi à Kinshasa sur une longueur de 366 km, le chemin de fer du Mayumbe (CFM) entre le port de Boma et Tshela comprenant 136 km, le réseau ferroviaire du Katanga considéré comme le plus important du pays, s'étendant sur 2.558 km et gérant de multiples lignes, notamment la ligne Sakania-Lubumbashi-Bukama-Ilebo (1.833 km), la ligne Tenke-Dilolo (522 km), la ligne Kamina-Kabalo, Kabalo-Kalemie et Kabalo-Kindu (888 km), sans oublier Ubundu-Kisangani (125 km). Enfin, les chemins de fer vicinaux du Congo étendaient leurs 834 kilomètres des voies à travers le Nord-Est du pays, la ligne principale allant d'Aketi à Isiro en passant par Mungbere (683 km). Des ramifications s'épalaient de Komba à Bondo (121 km) et de Lienart à Titule (30 km)⁸.

Bien plus, d'autres lignes ferroviaires complémentaires ont existé pour le besoin exclusif des entreprises industrielles qui les avaient initiées. Elles leur permettaient d'accéder aux installations portuaires et ferroviaires ou encore aux routes et aux aéroports. Il s'agit de la ligne Djokopunda-Makumbi qui était exploitée par la Forminière et la ligne Ebonda-Yamisiko-Yamaluka-Yungunda qui fut prise en charge pour l'exploitation par les Huileries du Congo belge (HCB).

La construction de toutes ces lignes ferroviaires traduisait la volonté politique des architectes de la colonisation belge relative au contrôle et au désenclavement du territoire, sur le modèle des autres colonies. On peut

6. Mozart Frédéric NYOKA MUPANGILA, *Aménagement de l'espace congolais. Bilan de 60 ans de gestion d'un pays continent et pistes pour la géo gouvernance et le développement territorial durable de la R.D. Congo*, Kinshasa, Éditions Universitaires Africaines, 2021, pp. 131-133.

7. Jean-Jacques BAVOUX et al., *op.cit.*, p. 120.

8. André HUYBRECHTS, *op.cit.*, pp. 54-56.

considérer Stanley comme un visionnaire qui ne jurait que sur les bénéfices du rail pour rendre le vaste territoire congolais viable, en le rattachant à la mer par ce moyen de transport.

Toujours à la lumière de la théorie de contrôle du territoire et de l'intégration économique, on comprend aussi que le chemin de fer fut monté à l'assaut du continent africain à partir des bases portuaires de la pénétration coloniale. C'est ainsi que, sur le plan spatial, l'objectif, à la fois politique et économique, permettait de désenclaver les pays de l'intérieur de façon à les intégrer à l'économie mondiale⁹. Le chemin de fer Matadi-Kinshasa illustre la théorie de contrôle du territoire en ce qu'il eut l'avantage d'éliminer le portage, de surmonter les cataractes sur le fleuve Congo, de relier le port de Matadi à Kinshasa et de rendre cette partie du pays compétitive économiquement.

1.1. Le processus de désenclavement du territoire par le chemin de fer

L'ensemble de voies ferroviaires construites à l'époque coloniale s'inscrivait dans la logique de désenclavement du territoire national et de son interconnexion. Les lignes du Katanga, Kasai, Benguela et des Grands lacs furent à la fois les premiers instruments d'intégration territoriale et socio-économique au Congo belge et les premiers outils de ce qu'on appela « progrès économique ».

Le Congo était, en grande partie, enclavé. Avec ses 4700 km, le réseau fluvial, si étendu et ramifié qu'il fût, ne suffisait pas à assurer les transports dans toutes les directions. Il eut fallu établir des chemins de fer, soit pour contourner les biefs non navigables, soit pour ménager des possibilités de transport dans les régions périphériques dépourvues de rivières navigables¹⁰. Le Katanga, le Kasai et le Kindu étaient des régions enclavées à l'échelle nationale et continentale. Leurs seules issues pour atteindre la mer passaient soit par le port de Matadi, et Kinshasa restait la voie obligée, soit par les ports Elisabeth (Afrique du Sud), Dar es Salaam (Tanzanie) et Lobito (Angola). Ce qui explique, par exemple, aux prémices du 20^e siècle, la logique de l'intégration du Katanga dans les stratégies ferroviaires destinées à rendre possible l'exploitation du cuivre du Congo dans l'approche nationale et continentale, à la faveur du raccordement ferroviaire avec le réseau d'Afrique australe.

Il convient de rappeler que la découverte des ressources potentielles du Congo suscita des convoitises démesurées des puissances étrangères qui guettaient le pays de toutes parts pour y déceler quelques faiblesses de gestion territoriale afin de le mettre sous tutelle ou de l'émietter. En effet, la formation de l'État Indépendant du Congo (EIC) résulta de la rivalité entre

9. Roland POURTIER, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », in *Belgeo*. Revue belge de géographie, 2007, n°2, p. 4.

10. André HUBBRECHTS, *op.cit.*, p. 54.

les grandes puissances de l'époque, en l'occurrence la Grande Bretagne, la France, l'Allemagne et le Portugal¹¹. La France, par exemple, jouissait du droit de préemption sur le nouvel État. La Grande Bretagne et le Portugal furent frustrés par la perte d'importantes sources de richesses minérales censées appartenir à leurs colonies respectives aux frontières de l'EIC, devenu Congo belge à partir de 1908.

1.2. La voie ferrée nationale pour l'intégration économique et socio-culturelle

Les ambitions expansionnistes des pays voisins ne furent contrées, dans une large mesure, que suivant l'approche de la voie ferrée nationale, laquelle exprimait le nationalisme colonial. Cette approche résidait dans la volonté de construire un système de transport entre le Katanga et Matadi, entièrement en territoire du Congo belge, pour réduire la dépendance vis-à-vis des pays de transit et d'exportation¹². D'où, l'origine du faramineux projet de construction du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK) qui, avec ses embranchements, fut considéré comme la réponse aux critères de l'aménagement territorial et de l'intégration socio-économique du vaste pays.

La littérature congolaise sur la construction des voies ferrées au Congo corrobore le fait qu'elles étaient de véritables prouesses techniques mais également de tombeaux pour une multitude de travailleurs¹³. Parallèlement, le long du rail, des villages, villes et divers groupements humains émergèrent assurant une connectivité sans précédent.

La construction des lignes ferroviaires mobilisait une main-d'œuvre abondante et diversifiée, même si celle-ci travaillait dans des conditions moins respectueuses des droits humains. La première ligne fut le Chemin de Fer Matadi-Kinshasa (CFMK), inaugurée en 1898. Elle fut construite et exploitée par la Compagnie du Chemin de Fer du Congo (CFC) sous l'égide du capitaine Albert Thys. Déjà en 1892, cette compagnie employait environ 7.000 travailleurs en plein régime¹⁴.

La pénibilité des conditions de travail et des pertes en vies humaines consécutives aussi à la faible couverture sanitaire, compliquèrent le processus de recrutement, poussant les compagnies ferroviaires à recruter de plus en plus, notamment au Kasai (Luba, Luluwa, Songye) et au Maniema. Les recrutements s'étendaient également dans des régions lointaines d'Angola, d'Afrique de l'Ouest (Sénégal), de Chine (les coolies), de Barbade (Caraïbes) et d'Europe¹⁵.

11. Guy VANTHEMSCHE, *La Belgique et le Congo. L'impact de la colonie sur la métropole*, Bruxelles, Éditions Le Cri, 2010, p. 36.

12. Roland POURTIER, art. cit., p. 4.

13. Guy VANTHEMSCHE, op.cit., p. 48.

14. « Conditions de vie et bilan humain au CFC », en ligne sur www.fr.m.wikipedia.org, consulté le 14.10.2024.

15. Jules MARCHAL, *Travail forcé pour le cuivre et pour l'or. L'histoire du Congo 1910-1945*,

Un schéma similaire se reproduisit dans la construction des lignes ferroviaires postérieures. Par exemple, pour l'ensemble de la construction du chemin de fer BCK, 15.000 travailleurs furent embrigadés indistinctement dans les rangs desquels on dénombrait les Grecs, les Italiens, les Rwandais, les Kivutiens, les Kasaiens, etc.¹⁶.

1.3. Le rôle des gares du rail

Les gares du rail qui émergeaient, étaient des foyers de diffusion de culture et d'intégration économique et sociale, nonobstant les conditions d'existence et de travail difficiles des habitants. En outre, en remplissant le rôle des sites de station des trains, de transit et de raccordement, les gares étaient des lieux d'attraction, de fixation et de concentration de multiples activités des populations ainsi que des lieux privilégiés de promotion individuelle et communautaire d'autant plus que le rail représentait une source de revenu des habitants aussi bien à travers les investissements que par les salaires payés à la main-d'œuvre.

On comprend dès lors pourquoi, généralement, la plupart des travailleurs ne retournaient pas dans leurs régions d'origine au terme de leurs contrats. Par exemple, sur les 5.668 habitants du secteur d'Ilebo en 1950, non compris Port-Francqui, 446 autochtones seulement habitaient cette contrée avant la construction du chemin de fer¹⁷. Les immigrants représentaient environ 90% de la population totale.

Les Baluba du Kasai sont une illustration des immigrants qui s'installèrent définitivement sur leurs lieux de travail. Leurs familles les rejoignirent par vagues, débouchant à la fois à la constitution de noyaux étrangers importants contrastant souvent avec les autochtones. Ils créèrent de nouveaux villages selon leur modèle, car les différences et les similitudes des cultures et des modes de vie avec d'autres peuples étaient compensées par les avantages que leur procurait la proximité avec le rail. Ainsi, ils trouvèrent dans le rail un moyen et une voie d'expansion¹⁸. Sur le plan linguistique par exemple, la locution de la langue tshiluba se généralisa dans les périmètres du chemin de fer BCK aux dépens de certaines variétés locales telles que le cishilele, cikuba, cikete, ciena kanyoka, cilubakat, etc.

L'élargissement du phénomène expansionniste des Baluba et des peuples apparentés s'applique mutatis mutandis à l'ensemble des gares du chemin de fer BCK si bien que le rayonnement d'intenses œuvres sociales et culturelles s'y concentra. Les écoles, les hôpitaux, les foyers sociaux, les cercles sportifs contribuèrent à attirer et à fidéliser la main-d'œuvre autochtone ainsi qu'au remaniement des populations d'origines diverses.

Tome 1, Borgloon, Éditions Paula Bellings, 1999, pp. 82-88.

16. Henri NICOLAÏ et Jules JACQUES, *op.cit.*, p. 17.

17. *Ibid.*, p. 154.

18. *Ibid.*, p. 64.

1.4. La naissance de groupes sociaux sur les trains

Environ deux décennies après l'indépendance de la RD Congo, on assista à d'intenses transactions commerciales illicites sur les trains voyageurs BCK, à la suite de l'effondrement quasi-total des transports ferroviaires BCK sur les lignes Ilebo-Bukama et Kindu-Kabalo, avec comme point d'appui les gares de Mweka, Kananga, Bukama, Kindu et Kabalo. Il en résulta l'émergence des commerçants débrouillards, sans titre de voyage ni de fret, vendant des articles à la sauvette à chaque station de train.

Surnommés les Bayuda (sur la ligne Lubumbashi-Ilebo) ou les Kambelembele (sur la ligne Kamina-Kabalo-Kindu), ces gens s'apparentaient aux groupes sociaux marginaux mais homogènes, en dépit de leurs différences culturelles. À l'origine, ils étaient essentiellement caractérisés par la précarité de leurs conditions de vie qui les poussait à commettre des actes répréhensibles sur les trains de voyageurs et le déplombage de wagons de fret.

Au fil des années, les Bayuda-Kambelembele devinrent des acteurs majeurs de quelques mutations économiques et sociales ayant conduit à la naissance, la transformation et la renommée de nombreuses agglomérations de la zone du rail, même si leur fortune apparente fut a priori d'origine criminelle. À Kananga, par exemple, les anciens racontent que les capitaux de la majorité des commerçants des années 1980 étaient détenus par les Bayuda. Ils s'imposèrent, notablement dans les secteurs du commerce, du transport, et dans la diffusion à grande échelle de la tradition Luba-Luluwa. Dans ce dernier domaine, ils fondèrent de grands ensembles musicaux, à l'instar des « Bayuda du Congo », dont la renommée traversa les générations.

2. La perception des politiques des chemins de fer au Congo belge

La construction des infrastructures ferroviaires, en général, relève des politiques des transports mises en place par les pouvoirs publics. Au Congo belge, en particulier, ces politiques furent pour l'essentiel générées dans le contexte colonial visant l'atteinte des objectifs précis pour les intérêts de la métropole d'abord, et pour répondre ensuite aux besoins de la mise en valeur, de l'aménagement et de la sauvegarde de l'espace colonial. Cette problématique consolida, depuis la révolution industrielle, le rôle prépondérant du chemin de fer dans la transformation des sociétés industrialisées, y compris certaines colonies comme le Congo belge. Au Congo comme ailleurs, le chemin de fer fut la base de la révolution urbaine et industrielle et le catalyseur incontestable du développement économique et de l'équilibre sociétal.

Le Congo belge fut essentiellement une colonie d'exploitation où les ressources agropastorales, forestières et minières furent les principales sources de richesse. Ces ressources furent soumises aux politiques rigoureuses des transports ferroviaires pensées selon trois plans distincts, notamment : le plan léopoldien, le plan Franck et le plan décennal.

2.1. Le plan léopoldien (1885-1920)

Le plan léopoldien consistait en la suppression du portage, l'organisation, dans de brefs délais, des transports modernes et rapides ainsi qu'en l'effectivité de l'occupation du territoire et sa mise en valeur agricole d'après le régime domanial. Ce fut un plan ambitieux dont le labour de sa réalisation exigeait la mobilisation d'énormes ressources financières et humaines. Ces ressources faisaient défaut au début, au moment où l'exploitation de la colonie reposait exclusivement sur les apports financiers personnels du roi Léopold II et aux banques belges auprès desquelles le roi contractât des dettes. Il permit néanmoins d'éloigner la forte compétition des investissements étrangers dans le chemin de fer au Congo.

Ainsi en 1886, l'entreprise de construction du chemin de fer, avec la mise au point de la première ligne reliant Matadi à Kinshasa, entra dans sa phase belge, grâce à l'ingéniosité du capitaine Albert Thys. Non seulement cette ligne valorisait les deux villes naissantes, mais aussi elle franchissait les contraintes de la distance, diminuait la durée des déplacements et de livraison des marchandises, compensait les impossibilités d'accès aux ressources diverses dont la localisation inégale par nature ravivait les incertitudes¹⁹. Par ailleurs, par les implications sociales consécutives aux emplois générés et aux œuvres sociales qui en résultaient, bien qu'encore embryonnaire, elle prépara l'entreprise coloniale belge aux décennies d'embellie économique.

La reprise du Congo par la Belgique en 1908 coïncida avec la mise en exploitation d'immenses ressources minières du Katanga découvertes en 1891-1893 par le géologue belge Jules Cornet. L'économie de rapine du régime passé céda progressivement la place à l'économie de production fondée sur la mise en valeur agricole et les richesses minérales. La localisation de ces dernières était située à des milliers des kilomètres du port de Matadi, obligeant les autorités coloniales à penser impérativement à la construction du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK).

Jusqu'à la fin des années 1920, les transports ferroviaires du Congo traversèrent une notable période de crise à la suite de l'incapacité de la CFC à réfectionner sa ligne, à acquérir du matériel et à coordonner ses activités avec le port de Matadi²⁰. Il en résulta qu'en dehors du Katanga, on assista à l'engorgement des trafics à Matadi, à Kinshasa et dans l'Uélé,

19. André-Bernard ERGO, *op.cit.*, pp. 97-99.

20. André HUYBRECHTS, *op.cit.*, pp. 27-28.

où plus de 50.000 tonnes des marchandises entreposées étaient destinées à l'import-export²¹.

2.2. Le plan Franck (1920-1949)

Le plan Franck fut élaboré au courant de la décennie 1920, dans le contexte où fut établie la responsabilité du pouvoir public colonial dans l'insuffisance des infrastructures des transports face à l'étendue du territoire à couvrir et à la pression du trafic. Dans cette optique, le ministre des Colonies Louis Franck sollicita les investissements belges pour l'exécution du premier programme décennal d'équipement public consacré, en majeure partie, aux transports. Il obtint du parlement belge les crédits nécessaires à l'exécution d'un programme ambitieux de « Grands Travaux ». Ce programme bénéficia d'importants apports des capitaux publics et privés et opta pour la politique de bas tarifs du fret²².

Les travaux d'équipement de cette période complétèrent le réseau ferroviaire du Katanga. En outre, ils portèrent la Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (CFL) et le Chemin de Fer de Mayumbe (CFM) au niveau des besoins considérablement accrus d'une économie en pleine expansion. On note aussi l'établissement de deux chemins de fer à vocation régionale en Uélé et le prolongement du réseau ferroviaire du Katanga par les lignes Bukama-Ilebo et Tenke-Dilolo. L'inauguration du chemin de fer BCK pilotée par le plan Franck fut essentielle pour barrer la route aux influences étrangères, renforcer la vocation nationale du commerce local, interrégional et international, et participer à l'intégration économique.

Malgré les effets pervers de la crise mondiale des années 1930, les infrastructures congolaises des transports ferroviaires furent nettement acquises. Elles assuraient les interconnexions nécessaires au niveau des réseaux, à la faveur des politiques adéquates des transports, sur la base des approches d'une exploitation coloniale axée sur les exportations minières et agricoles²³.

Ainsi, il se forma progressivement un ensemble cohérent des lignes ferroviaires alimentées par les routes vicinales qui assurèrent à grande échelle l'acheminement des produits agricoles dans les périmètres de ce que l'on qualifia de « zone du rail ». La zone du rail participait largement à l'intégration des économies locales dans un vaste ensemble régional²⁴. En réalité, il s'agissait déjà de l'effectivité d'une forme de transports

21. *Ibid.*

22. Louis-Marie-François FRANCK, en ligne sur <https://www.kaowarsom.be>, consulté le 02.10.2024.

23. André HUYBRECHTS, *op.cit.*, p. 29.

24. TSHUND'OLELA EPANYA, *Politique coloniale, économie capitaliste et sous-développement au Congo-Belge. Cas du Kasai (1920-1959)*, Tome 1, Thèse de Doctorat en Histoire, UNAZA/Campus de Lubumbashi, 1980, p. 381, (inédit).

multimodaux dans l'acception actuelle de cette notion. Car, les jonctions entre les lignes ferroviaires, routières et fluviales rendaient fluide la circulation des personnes et des biens dans le cadre de l'intégration économique nationale et internationale.

2.3. Le plan décennal (1949-1959)

La période consacrée à l'exécution du plan décennal 1949-1959 se caractérisa par des réalisations ponctuelles, très faiblement localisées dans le domaine des transports ferroviaires. L'unique réalisation significative de cette période reste la construction du chemin de fer Kamina-Kabongo-Kabalo en 1956. Cette ligne, considérée comme stratégique, non seulement permettait la communication directe entre les réseaux BCK et CFL, mais surtout valorisait la multiplication des voies d'accès et d'évacuation des régions desservies.

Cette période fut aussi marquée par la facilitation de l'intégration économique avec l'ouverture de nombreuses routes transversales, si bien que l'acheminement de la production agro-pastorale provenant, pour une large part, de bassins de production vers les gares des chemins de fer devint important. Au surplus, l'accroissement du trafic ferroviaire fut considérablement favorisé par les services techniques de bonne qualité, la diésélisation de la traction et l'électrification de la voie dans certains tronçons.

En revanche, beaucoup d'autres projets de construction de nouvelles lignes ferroviaires furent renvoyés aux calendes grecques, notamment le projet controversé d'une liaison ferroviaire continue allant du Katanga à Matadi, qui, comme un serpent de mer, refait périodiquement surface. Ce projet est important pour l'assurance de la connectivité du Congo, même si certains auteurs pensent qu'il n'est pas une priorité pour la reconstruction du territoire congolais d'aujourd'hui²⁵. En vérité, le plan décennal jugea opportun de privilégier l'amélioration des transports fluvial et routier²⁶.

3. Les stratégies de redynamisation du rail en RD Congo

Les transports ferroviaires ont joué un rôle prépondérant dans la cohésion sociale et l'intégration économique du vaste territoire de la RD Congo depuis l'occupation coloniale. C'est d'ailleurs à juste valeur qu'ils sont considérés comme vecteur de la stabilité politique. En outre, ils ont légué des leçons susceptibles d'aider à la mise en œuvre des efforts de développement ainsi que des politiques économiques efficientes.

25. Roland POURTIER, *art. cit.*, p. 4.

26. Guy VANTHEMSCHÉ, *Genèse et portée du Plan décennal du Congo (1949-1959)*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer, 1994, p. 25.

Toutefois, des correctifs sont nécessaires pour éviter la construction de nouvelles lignes ferroviaires extraverties, déconnectées du système multimodal et en déphasage avec l'unification des pôles économiques. Pour mieux réinventer les stratégies de relance du rail afin de prendre la mesure des enjeux de l'intégration économique, un diagnostic s'avère nécessaire.

3.1. L'obsolescence des lignes ferroviaires

Notons d'emblée que la nécessité de reconsidérer les politiques des transports ferroviaires en RD Congo est d'actualité. Les réseaux ferrés hérités de la colonisation souffrent, depuis plusieurs décennies, de l'insuffisance d'investissements directs, d'une gestion calamiteuse des infrastructures et d'une exploitation inefficace du matériel roulant²⁷. La Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC), en ruine, n'a connu aucun investissement depuis 1972²⁸. La maintenance des matériels roulants et de la voie ferrée a disparu graduellement entraînant l'incompressibilité du délai d'acheminement des marchandises. On assiste à la concurrence fulgurante des transports par route et par avion, qui n'ont fait qu'écorner la performance des voies ferrées.

Il apparaît généralement dans ce contexte que le rail a été nettement laminé ces 50 dernières années en RD Congo. La vétusté des voies semble être à l'origine de la quasi-cessation des activités sur certains corridors. On assiste à la fois à la fermeture en cascade des gares, à la suppression des milliers d'emplois, y compris l'aliénation du patrimoine technique et immobilier. Ce qui, du reste, est le reflet de la désintégration de la société congolaise, surtout dans les milieux où le chemin de fer était porteur de progrès économique, de cohésion sociale et d'épanouissement culturel.

Les coûts d'exploitation de la SNCC, par exemple, ont connu des augmentations excessives ces 30 dernières années. Comparés à ceux d'autres voies ferrées, ils sont sept à dix fois supérieurs aux tarifs pratiqués dans la plupart des pays de l'Afrique subsaharienne. 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 de Sakanja à Kananga sur une distance de 1.411 km, ce même tonnage coûtait 12.100\$²⁹.

Dans la même période, la productivité de la main-d'œuvre de la Transgabonais était de 1.925.410 contre 22.917 unités de trafic/employés de la SNCC. Tandis que la densité du trafic de la SNCC était de 63.169 unités de trafic/km de voie, la plus faible de toute l'Afrique subsaharienne, contre 2.900.000 pour la Transgabonais qui n'a que 814 km de longueur de

27. Vasile Nicolae OLIEVSCHI, *op.cit.*, p. ix.

28. Albert BALOWE MUANZA, « De Luluagare à la ville de Kananga. Localisation et délocalisation des entreprises dans une ville du rail », in *Congo-Afrique* (février 2022), n°562, p. 165.

29. *Ibid.*, pp.165-166.

réseau³⁰. La SNCC, devenue un canard boiteux, eut des activités nettement antiéconomiques. Elle ne put répondre ni aux besoins de l'intégration économique ni à la création des richesses.

Bien plus, la conjonction de nombreux facteurs asphyxia la poursuite de l'intégration économique et socioculturelle qui se trouva notablement paralysée. Il s'en suivra que le rôle des gares du rail dans le processus d'intégration économique s'amenuisera considérablement. Pourtant, on l'a vu, les gares furent des lieux privilégiés d'intégration à l'époque de l'épopée du rail. Paradoxalement, elles se transformèrent au fil des années en théâtres des épisodes d'épuration ethnique, expression des fissures et des antagonismes entre communautés.

On comprend donc qu'en RD Congo, le rail a perdu quasiment son rôle de catalyseur de l'intégration économique et de la cohésion sociale pour des raisons qui ont des liens directs avec la faiblesse des politiques efficaces des transports ferroviaires. Car, en fait, de bonnes politiques des transports ferroviaires fondées sur des priorités efficaces garantissent un système de transport sûr, fiable et rationnel aidant les producteurs et les consommateurs à intégrer la compétition à tous les niveaux.

3.2. L'intégration économique régionale par la voie ferrée

Comme l'exprime avec clarté Vasile Nicolae Olievski, les économies modernes demandent davantage de mobilité de la part des citoyens, le mouvement de volumes importants de marchandises à moindre coût et les conditions sûres de transport ainsi qu'un impact limité sur l'environnement. Ces nouveaux défis offrent aux chemins de fer une chance de se présenter comme une solution de remplacement viable pour d'autres modes de transport³¹.

Les innovations technologiques majeures des transports ferroviaires dans le monde des années 1990, sont des éléments déterminants de la croissance des pays anciennement industrialisés, y compris l'Afrique du Sud et quelques pays de l'Afrique subsaharienne. Les réalisations ferroviaires régionales, selon l'acception qui s'est imposée pour désigner des groupements entre plusieurs États, remontent au temps de la colonisation. Leur objectif était de désenclaver les colonies privées d'accès à la mer en demeurant à l'intérieur du cadre territorial et juridique des fédérations³².

Ce contexte favorisa l'importance des compagnies de chemin de fer sur la base des mutations profondes afin d'atteindre des objectifs de l'intégration économique régionale. La Sitarail reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso, la Transrail qui relie le Sénégal au Mali, la Tazara rattachant la Tanzanie à la Zambie, la Camrail au Cameroun et la Madarail à Madagascar rentrent

30. Vasile Nicolae OLIEVSKI, *op.cit.*, pp. 11-15.

31. *Ibid.*, p. 1.

32. Roland POURTIER, *art. cit.*, p. 4.

dans cette logique et illustrent l'importance décisive de l'intégration économique à la faveur des infrastructures ferroviaires dans les pays d'Afrique subsaharienne.

Dans cette configuration, la RD Congo est restée à la traîne. La logique d'une voie ferrée nationale a hanté les esprits à telle enseigne que certains projets de création des compagnies de chemin de fer mixte à vocation régionale pour assurer l'interconnexion du pays ont été carrément étouffés. Il est pourtant possible de rattacher la RD Congo à la Zambie-Tanzanie-Kenya par la ligne Lubumbashi-Sakania ; à la Tanzanie, par la ligne Kindu-Kamina-Kabalo-Kalemie ; à l'Angola, par la ligne Lubumbashi-Dilolo-Benguela ; au Congo Brazzaville et au corridor Tripoli-Windhoek par la construction du pont route-rail Brazzaville-Kinshasa-Ilebo en passant par Kikwit.

La construction de la ligne ferroviaire Banana-Boma-Matadi ouvre directement la RD Congo sur la voie maritime et aux échanges internationaux. Une autre variante d'extension de construction de la voie ferroviaire est possible pour relier directement Kananga à Kikwit en passant par Kazumba et Tshikapa et en l'élargissant vers Kalamba-Mbuji sur le corridor d'Angola³³. Ces scénarios sont envisageables pour atteindre, dans une certaine mesure, les objectifs de l'intégration régionale et continentale prônée par la Zone de Libre-échange Continentale Africaine, surtout en ce moment où la RD Congo fait partie de plusieurs organisations économiques régionales.

Le projet de connexion de Kinshasa à Brazzaville, par exemple, rentre dans le cadre du Plan décennal 2013-2023 et du Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), dont l'objectif est d'interconnecter, d'intégrer et de transformer l'Afrique subsaharienne. Il prévoit le projet de construction de pont routier et ferroviaire Kinshasa-Brazzaville et de prolongement de la voie ferrée vers Ilebo. Ce programme devrait améliorer les réseaux de transport et d'échanges régionaux par la construction d'un lien fixe entre Kinshasa et Brazzaville, et assurer la continuité du trafic ferroviaire de Matadi à Pointe-Noire³⁴.

Les pesanteurs géopolitiques, les conflits d'intérêts entre Etats, les questions de faible gouvernance, la défaillance des politiques globales des transports ferroviaires et l'absence de financement, etc., retardent généralement la matérialisation de ce genre de projets. C'est le cas du Projet de Transport Multimodal (PTM) initié en RD Congo en 2010, en partenariat avec la Banque Mondiale, dont l'opérationnalisation demeure lettre morte jusqu'à ce jour. Pourtant, ce projet avait une vocation politique comme projet intégrateur ayant la capacité d'assurer la meilleure interconnexion

33. Mozart Frédéric NYOKA MUPANGILA, *op.cit.*, p. 170.

34. Séraphin BAHARANYI, « Construction du pont route-rail Kinshasa Brazzaville. Enjeux et défis pour la RD Congo », in *Congo-Afrique* (février 2022), n°562, p. 123.

des Provinces de la RD Congo. Il se fondait sur une base économique dans la mesure où il ouvrait 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 de chemin de fer.

Les avantages qui devaient en résulter sont nombreux, notamment : l'élargissement des investissements et les opportunités immenses de création d'emplois, l'amélioration des liens de transport à l'appui de l'intégration économique nationale, le rétablissement de la viabilité financière et opérationnelle de la SNCC, l'émergence des centres commerciaux et la consolidation de la réunification du pays à travers la remise en fonctionnement optimal de trois corridors multimodaux de commerce et de transport³⁵.

En réalité, le PTM fut lancé officiellement en 2015 pour une durée de 4 ans. Il était financé à hauteur de 603 millions de dollars répartis entre le gouvernement congolais (348 millions) et la Banque Mondiale (255 millions)³⁶.

C'est également le cas du projet du Chemin de Fer Kinshasa-Ilebo (CFKI), d'une longueur de 1.000 km qui patine, en dépit de pertinentes discussions dans le cadre d'un programme multisectoriel de reconstruction lancé en 2003 avec l'appui de la Banque Mondiale et dont la Chine se portait garante pour l'allocation des fonds nécessaires à sa réalisation³⁷. Dans le même chapitre, la BAD annonça le démarrage du CFKI en 2020 avec la promesse d'un financement à hauteur de 210 millions de dollars sur le coût global estimé à 660 millions³⁸.

Dans la foulée des gigantesques projets ferroviaires en puissance en Afrique, il est utile de mentionner celui dénommé « Couloir de Lobito » qui, d'après ses concepteurs, est une véritable révolution. Le projet était en examen depuis 2023 pour un financement initial de 250 millions de dollars de la Société Financière Internationale de Développement des États-Unis d'Amérique³⁹. Le financement supplémentaire de l'ordre de 600 millions de dollars a été annoncé par le Président américain Joe Biden à partir de l'Angola en décembre 2024⁴⁰. Il s'agit en fait d'un grand axe ferroviaire et commercial soutenu aussi bien par les États-Unis d'Amérique que par l'Union européenne, et dans lequel l'Angola, la RD Congo, la Zambie et la Tanzanie sont embrigadés.

35. <https://www.banquemonddiale.org>, consulté le 17.01.2025.

36. *Ibid.*

37. Mozart Frédéric NYOKA MUPANGILA, *op.cit.*, p. 218.

38. Séraphin BAHARANYI, *art. cit.*, pp. 132-133.

39. « Corridor de Lobito : un investissement de 250 millions de dollars envisagé... », en ligne sur <https://miningandbusiness>, consulté le 06.12.2024.

40. « Une révolution : Biden défend un investissement emblématique en Angola », en ligne sur <https://actu.orange.fr>, consulté le 06.12.2024.

Le Couloir de Lobito, d'une longueur de 1.344 km, est censé, à terme, traverser le continent africain de l'Est à l'Ouest pour, non seulement acheminer vers le port de Lobito sur la côte atlantique en Angola les matières premières stratégiques telles que le cuivre et le cobalt de la RD Congo et de la Zambie, mais aussi drainer des capitaux dans la transition verte. De plus, le temps de transport de minerais entre la RD Congo ou la Zambie et la côte atlantique devrait connaître une réduction spectaculaire de 45 jours par la route à 45 heures par train⁴¹.

Toutefois, il convient de souligner qu'à cause du contrôle des minerais stratégiques, dans le même espace et par corridors interposés, la Chine et les États-Unis d'Amérique se livrent une intense compétition⁴². Depuis le mois de février 2024, la Chine s'est engagée à rénover le chemin de fer de Tazara et à relier ce dernier à Lobito pour un financement de 1 milliard de dollars américains⁴³.

3.3. Les réformes pour la performance du rail en RD Congo

L'évaluation objective de la situation des infrastructures ferroviaires en RD Congo révèle que des réformes importantes sont requises pour l'effectivité de leur relance. Plusieurs rapports des institutions financières régionales et internationales en ont suffisamment documenté les contours. À ce stade, il ne reste que leur mise en œuvre, conditionnée par une réelle volonté politique.

D'ailleurs, pour la Banque Mondiale, les prêts aux chemins de fer ont toujours été un défi si bien que l'exemple de succès souvent cité, est le prêt accordé aux chemins de fer nationaux japonais pour appuyer la construction d'une ligne ferroviaire reliant Tokyo à Osaka. Cette ligne a fait partie des investissements pour les Jeux Olympiques de Tokyo de 1964. À ce propos, le rapport annuel de la Banque Mondiale de 1982 concluait que grâce aux prêts, les chemins de fer joueraient un rôle important dans le secteur des transports de nombreux pays.

Dans la même veine, la BAD estime que le rail s'impose en Afrique dans la mesure où sa diversité géographique caractéristique et ses énormes potentialités favorisent l'essor du rail à même d'accompagner le développement économique et social du continent, nonobstant les difficultés rencontrées jusqu'ici et l'état de déconfiture de ce secteur depuis l'époque coloniale⁴⁴.

41. *Ibid.*

42. « Lobito-Tazara : entre la Chine et les États-Unis, une intense compétition », en ligne sur <https://www.jeuneafrique.com>, consulté le 12.12.2024.

43. « La Chine prévoit 1 milliard USD pour le Tazara en Zambie et Tanzanie », en ligne sur <https://projetafriquechine.com>, consulté le 12.12.2024.

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

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 ferroviaire. 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. Dans le passé, la plupart des parties intéressées ont cherché des améliorations de l'industrie afin de réduire les subventions gouvernementales, d'introduire la concurrence, d'améliorer la capacité et la fiabilité, et d'augmenter les réponses aux besoins des usagers pour élargir la base de clients⁴⁵.

Vasile Nicolae Olievschi, pour sa part, circonscrit la nouvelle approche du développement du rail en Afrique subsaharienne par le grand défi de trouver de nouveaux financements et l'amélioration de la gouvernance. Une évaluation du système des transports devrait conduire à une stratégie à long terme (20-25 ans) où serait redéfinie la nouvelle vision du rôle du rail dans le système de transport. Pour ce faire, il faut tenir compte des prévisions de croissance annuelle du PIB, des critères économiques, des aspects sociaux, des facteurs environnementaux, des capacités supplémentaires potentiellement nécessaires et enfin des financements des lignes à faible densité de trafic, pourtant nécessaires pour des raisons économiques et sociales⁴⁶.

Toutes ces considérations confortent la position de la RD Congo, pays à la fois au centre de l'Afrique et aux dimensions continentales, dont les provinces et les villes sont des territoires de prédilection de l'aménagement des infrastructures ferroviaires. La politique de la voie ferrée nationale prônée au Congo belge démontre qu'il est possible, en dépit des routes, de consolider l'unification du pays et l'intégration économique et socio-culturelle par la mise en œuvre des infrastructures ferroviaires compétitives. À l'orée de la révolution industrielle, par exemple, la compétition des privés pour la construction des voies ferrées en Amérique assura l'unification d'un vaste territoire qui devint la première puissance économique de la planète.

En RD Congo, la perspective de prise en charge économique de nouvelles provinces issues du découpage territorial de 2015 milite fondamentalement en faveur de la construction des voies ferrées vicinales. Ces dernières auront l'avantage de relier les provinces les unes aux autres, dans l'optique de la promotion autocentrée de l'économie nationale. Elles ajusteront les projets de réhabilitation et de construction des lignes ferroviaires aux demandes du marché, par des politiques des transports équilibrés, sur la base de la bonne gouvernance et de l'équilibre géopolitique. Cependant, depuis 1980, les réformes entreprises sous l'égide de la Banque Mondiale visant les privatisations et les concessions des chemins de fer n'ont pas atteint les résultats escomptés, pour des raisons de gouvernance et de conflits d'intérêts.

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

46. Vasile Nicolae OLIEVSCHI, *op.cit.*, p. 41.

Conclusion

Cette étude se veut un aperçu historique du chemin de fer dans l'intégration économique et socio-culturelle de la RD Congo, son rôle comme facteur favorisant l'unification du pays, comme interface aux enjeux sécuritaires du moment et comme réponse à la problématique de disparités des ressources naturelles et humaines. Force est de constater que les infrastructures ferroviaires héritées pour la plupart de la colonisation sont en ruine. Elles requièrent des réformes structurelles profondes, lesquelles passent par des politiques ferroviaires adéquates, des investissements conséquents, une bonne gouvernance et une volonté politique avérée. La rénovation des lignes existantes et la construction de nouvelles lignes ferroviaires sont possibles avec des apports des bailleurs des fonds qui, du reste, sont en compétition à cause des réserves des minerais stratégiques dont dispose la RD Congo.■



Abonnez-vous ou offrez un abonnement
à la revue Congo-Afrique !!