L'AUTOPSIE D'UNE VILLE EN HIBERNATION

LA VILLE DE BANDUNDU ENTRE ENCLAVEMENT ET DÉCLIN

Zéphyrin M'PENE
Professeur à l'Université Nouveaux horizons de Lubumbashi, à l'Institut Supérieur de Commerce de Bandundu, et à l'Institut Supérieur des Techniques Médicales de Bandundu.
mpenezephyrin@gmail.com

Sandro MOSANGO
Chef de Travaux à l'Institut Supérieur de Commerce de Bandundu.

Placide SWELE MUKWA
Assistant 2 à l'Institut Supérieur de Commerce de Bandundu.

Introduction

Bandundu-ville[1], située dans l'ouest de la RD Congo, fut longtemps considérée comme un centre névralgique de l'ancienne province du Bandundu. Elle assurait, grâce entre autres à la navigation sur la rivière Kasaï, les liaisons vers Kinshasa, Ilebo et vers l'actuelle province de Maï-Ndombe. Les rivières Kwilu et Kwango ont permis à Bandundu-ville d'être connectée avec Kikwit, capitale économique de la province du Kwilu. Toutes ces liaisons ont facilité les échanges et ont permis à l'économie de Bandundu-ville de connaître une croissance économique jusqu'à la fin des années 1970. Cependant, au fil des décennies, la ville de Bandundu a connu un déclin manifeste dû essentiellement à la dégradation de ses infrastructures qui ont réduit son attractivité économique et sociale. De nos jours, n'eût été sa fonction de chef-lieu de la province du Kwilu, Bandundu-ville serait réduite à un îlot sans avenir.

La problématique centrale de cette recherche est la suivante : dans quelle mesure l'enclavement infrastructurel contribue-t-il au déclin de Bandundu-ville ? L'objectif est de comprendre ce processus et de proposer des pistes pour inverser la tendance.

L'hypothèse de ce travail s'énonce de la manière suivante : la déliquescence d'infrastructures de communication (routes, ponts, aéroports) contribue à l'enclavement de Bandundu-ville et la chute de la navigation fluviale freine le développement local, entraînant un exode des forces vives et un affaiblissement de son rôle économique.

1. Bandundu dont il est question ici, c'est une aire géographique constituée de la ville et de son arrière-pays.

L'approche adoptée dans cette étude est essentiellement descriptive et analytique. Elle repose sur une collecte documentaire à partir des rapports institutionnels (Banque mondiale, publications locales, rapports de la ville de Bandundu), des archives de la ville de Bandundu et de la province du Kwilu et d'articles, des mémoires d'étudiants et d'études antérieures sur la RD Congo.

Cette méthodologie permet de mettre en lumière les facteurs explicatifs de l'enclavement et du déclin, tout en identifiant des leviers d'action pour un éventuel redressement.

Ce travail est subdivisé en sept points. Le premier point traite du cadre géographique et historique de la ville de Bandundu. Le deuxième se focalise sur le statut de la ville de Bandundu comme ancien centre administratif et pôle économique. Le troisième étudie les infrastructures de transport comme pivot de l'économie coloniale. Le quatrième s'intéresse aux transports dans la région de Bandundu après 1960. Le cinquième se charge de l'enclavement de Bandundu-ville comme un frein majeur à son développement. Le sixième se penche sur les manifestations du déclin socio-économique de Bandundu-ville. Enfin le dernier point est consacré aux voies pour rectifier la trajectoire.

1. Cadre géographique et historique de la ville de Bandundu

1.1. Cadre géographique

Bandundu-ville est une ville portuaire bâtie sur une zone de savane boisée de la rive droite des rivières Kwilu et Kwango faisant jonction avec la rive gauche de la rivière Kasaï à 12 km. Elle se situe à plus ou moins 432 Km de Kinshasa, la capitale du pays. Ces limitations géographiques sont déterminées par l'ordonnance-loi n° 69-275 du 21 novembre 1969 portant création de la ville de Bandundu[2]. Selon les prescrits de cette ordonnance-loi, la ville est bornée :

- À l'Est, par le territoire de Bagata avec comme limites le village Bonkulu, rivière Pwoni Kalomulwa et la rivière Kwilu ;
- Au Nord, par le territoire de Kutu, Province de Mai-Ndombe ayant comme frontière commune, la rivière Kasaï (confluent de la rivière Kasaï et Kwilu) en longeant la rive gauche du Kasaï vers l'amont jusqu'au croisement de cette rivière (Kasaï) et le ruisseau Nkumu ;
- Au Sud, par le territoire de Kwamouth, Province de Maï-Ndombe ;
- À l'Ouest par le territoire de Mushie, Province de Maï-Ndombe.

La ville de Bandundu couvre une superficie de 222 km² comprenant une étendue rurale et une partie urbaine. Elle est située à 3°13' de l'altitude Sud et 17°21' de longitude Est[3].

2. *Moniteur congolais* : ordonnance-loi n° 69-275 du 21 novembre 1969 portant création de la ville de Bandundu, n°2, 15 janvier 1970, p. 77.
3. *Rapport annuel* 2019 de la mairie de Bandundu, p. 2.

La ville de Bandundu a un climat tropical caractérisé par des pluies fréquentes. Elle jouit de deux variations saisonnières qui sont : sèche et pluvieuse. La saison sèche commence théoriquement vers le 15 mai pour se terminer vers le 15 septembre et la saison des pluies débute autour du 16 septembre et se termine autour du 14 mai après avoir été coupée par une petite période de sécheresse d'environ un mois, entre janvier et février.

Étant bâtie sur une vaste savane arbustive, la ville de Bandundu possède quelques forêts et des vastes étendues de savane boisée qui permettent à ses habitants d'y pratiquer l'agriculture. Le sol est de type argilo-sablonneux, favorable à toutes les variétés de cultures.

Comme dans toute la région de cuvette centrale congolaise, la forêt est souvent coupée des marécages. À travers ces marécages, ruissellent quelques cours d'eau tels que les ruisseaux Ngamilele, Bitun-bitun, Munabana, qui se jettent tous dans la rivière Kwilu. La rivière Kwumu est le confluent de la Mpwoni. Celle-ci est riche en terre alluviale formant le plateau favorable aux cultures vivrières, maraîchères et aux arbres fruitiers pérennes[4].

Ci-dessous, la carte géographique de la province du Kwilu où Bandundu en est le chef-lieu.

Carte n° 1. Carte géographique de la province du Kwilu



Source : RD Congo, Province du Kwilu, Plan de Développement Provincial (2020-2024).

4. Léon de SAINT MOULIN et KALOMBO, *Atlas de l'organisation administrative de la République démocratique du Congo*, Kinshasa, Ed. CEPAS, 2011, p. 25.

1.2. Contexte historique de la naissance de Bandundu-ville

La découverte du site de Bandundu suivie de sa création s'inscrit dans le grand mouvement des explorations de la rivière Kasaï. Débutée en 1881 avec l'exploration du cours supérieur du Kasaï par les Allemands P. Pogge et Herman Von Wissmann, l'exploration de la rivière Kasaï fut successivement poursuivie à partir de 1888 par Alexandre Delcommune, un agent de la Compagnie du Congo pour le commerce et l'industrie (CCCI), lors de son retour du Lac Léopold II, de la Lukenie, du Sankuru et du Kwango inférieur. Après lui vint le tour d'autres explorateurs qui visitèrent d'autres cours d'eau : le Kwa par Stanley en 1882 ; le Kwango, la Wamba, l'Inzia, le Kwilu, le Kasaï et la Lukenie par les Allemands Kund et Tappenback en 1885. Durant la même année 1885, Wissman et le Dr Ludwig descendent la Lulua puis le Sankuru et le cours inférieur du Kasaï jusqu'à Kwamouth[5].

À la mission d'exploration succède ensuite celle de l'occupation effective, d'ordre économique, du bassin du Kasaï à la suite de la promulgation du décret royal de 1892 libéralisant le commerce dans le bassin du Kasaï. Ce dernier ainsi que ses affluents sont aussitôt soumis à l'exploitation de type capitaliste. Le premier exploitant est la Société belge pour le commerce du Haut-Congo. En 1893, son agent le Major Parminter installe une factorerie à Mangaï et en confie la supervision à un certain Alziari : c'est la toute première fois qu'un Européen s'établit dans cette région. En 1901, avec la fondation de la Compagnie du Kasaï, on assiste à une course effrénée à l'achat de produits de cueillette (caoutchouc, fruits de palme et amandes palmistes).

Pour mener à bien leurs activités commerciales dans le bassin du Kasaï et lors de leurs passages vers les pays miniers du Kasaï et du Katanga qui exerçaient sur eux une très grande attraction, les compagnies coloniales installèrent des escales tout au long de la rivière Kasaï. C'est dans ce cadre que Bandundu-ville, Dima-Lumbu, Yolo, Mangaï et Dibaya furent fondées. Très tôt, ces escales devinrent des ports où les bateaux à vapeur circulant sur le Kasaï et ses affluents venaient se ravitailler en denrées alimentaires et en bois[6].

Comme il sied de constater, la ville de Bandundu est une création de la colonisation. Anciennement appelée Banningville, du nom du haut fonctionnaire belge, diplomate et théoricien de la colonisation, Conseiller du Roi Leopold II, Émile Banning. C'est en reconnaissance de son influence que l'administration coloniale belge a donné son nom à cette cité. Sa mise en valeur s'est faite autour du port fluvial où l'administration coloniale construisit la cité européenne. Peu après, une cité indigène est érigée au sud du noyau initial. Mais la ville est abandonnée par l'administration, à

5. N. M'PENE, *Les Bading occidentaux et la Mission catholique Mateko (1935-1960),* Mémoire de licence, Université de Lubumbashi, 1986, p. 54 (inédit).
6. *Ibidem*.

la suite d'une épidémie de maladie du sommeil due à la mouche tsé-tsé. Au lendemain de l'indépendance, Bandundu-ville n'était qu'un gros village de pécheurs dont la population ne dépassait guère 15 000 habitants[7].

Sous l'administration coloniale, Bandundu-ville jouait le rôle de relais entre les zones rurales de production et les centres urbains coloniaux plus développés. De ce fait, Bandundu-ville était érigée à la fois en centre administratif et en pôle économique.

2. La ville de Bandundu ancien centre administratif et pôle économique

En dépit du fait que le développement de Bandundu-ville fut arrêté sous l'administration coloniale, cela n'empêcha pas l'autorité coloniale de mettre en place une organisation administrative et économique pour sa survie.

Du point de vue administratif, le village de Bandundu fut élevé au rang de centre administratif secondaire. En tant que tel, ce centre jouait un rôle crucial dans la gestion territoriale, le contrôle et la surveillance locale. Il jouait aussi le rôle de relais de l'administration centrale. Il servait d'intermédiaire entre l'administration provinciale (dirigée par un Gouverneur) et les postes locaux. Il facilitait la mise en œuvre des politiques coloniales dans les zones éloignées. En effet, les agents administratifs coloniaux basés dans ce centre de Bandundu assuraient la sécurité et veillaient à la paix dans les régions sous leur juridiction. Ils étaient responsables de l'entretien des routes, des ponts, des centres médicaux et des écoles. Cela incluait aussi l'organisation de travaux publics souvent réalisés par la population locale sous contrainte[8].

Le centre de Bandundu encourageait les cultures de subsistance et les cultures de rapport (comme l'huile de palme, ou le caoutchouc), souvent dans le cadre de l'économie coloniale extractive. Il gérait les affaires judiciaires locales, souvent avec des tribunaux coutumiers supervisés par des administrateurs coloniaux et il formait les chefs coutumiers pour qu'ils servent de relais dans l'application des lois et règlements coloniaux[9].

Le centre de Bandundu, à l'instar des autres centres administratifs du Congo à l'époque, était donc un instrument de contrôle, de développement dirigé et de domination coloniale.

Du point de vue économique, les autorités coloniales ont structuré ce centre de façon à maximiser la productivité et à faciliter l'exportation. Ainsi, le centre de Bandundu, reconnu pour ses terres fertiles, avait une production

7. MBUNGA, *Analyse des revenus des ménages issus des activités informelles dans la ville de Bandundu. L'exemple du commerce des divers de 2016 à 2018*, Mémoire de licence en sciences commerciales, ISC/Bandundu, 2020, p. 27.
8. N. M'PENE, *Les Bading occidentaux et la Mission catholique Mateko (1935-1960)*, Mémoire de licence, Université de Lubumbashi, 1986, p. 54 (inédit).
9. *Ibidem*.

variée de cultures vivrières telles que le manioc, le maïs, le riz, le voandzou, la sésame, l'igname, la patate douce[10] et de cultures d'exportation comme les oléagineux, l'arachide, la canne à sucre, le caoutchouc, l'huile de palme. Les zones rurales environnantes étaient spécialisées principalement dans la production de cultures d'exportation. Ces productions étaient destinées à approvisionner des industries agroalimentaires et pour l'exportation vers les marchés européens.

Tel que conçu, le centre de Bandundu servait de plateforme logistique pour le commerce fluvial, de centre de collecte et de redistribution des produits agricoles et d'interface entre les zones rurales productrices et les centres urbains consommateurs ou exportateurs.

Bien que cette structuration s'inscrive dans une logique coloniale d'exploitation des ressources locales au profit des métropoles, avec peu de retombées pour le développement local, force est de signaler que, cette même organisation a laissé des traces durables dans l'économie régionale, avec des infrastructures encore visibles aujourd'hui et une vocation agricole qui persiste même si les productions sont insignifiantes. Pendant cette période coloniale, l'économie de ce centre est passée de l'économie de subsistance à l'économie monétaire. Le troc a dû céder la place à l'usage du franc congolais, ce qui a permis l'amélioration des conditions de vie de la population.

Ce développement économique était facilité par la bonne qualité des infrastructures de transport.

3. Les infrastructures de transport : pivot de l'économie coloniale

Le développement de la ville de Bandundu reposait principalement sur le bon état de ses infrastructures de transport construites par l'administration coloniale. Ces infrastructures facilitaient les échanges entre d'une part, le centre de Bandundu et son arrière-pays et, d'autre part, entre la ville de Bandundu, les centres urbains de l'ensemble du Congo et les marchés extérieurs.

Trois modes de transport jouaient un rôle important : transport fluvial, routier et aérien.

3.1. Transport fluvial

La rivière Kasaï et ses affluents (Kwilu, Kwango) constituaient les principaux axes de communication. Des bateaux à vapeur coloniaux assuraient les liaisons régulières entre, d'une part, le centre de Bandundu-Kinshasa (ex-Léopoldville) et, d'autre part, le centre de Bandundu et les centres de production du Kasaï. Ce réseau navigable constitué autour de la rivière Kasaï facilitait la liaison des régions enclavées du centre-sud

10. Bureau d'Inspection urbaine d'agriculture, pêche et élevage de Bandundu, p. 3.

du Congo à Kinshasa et au fleuve Congo et permettait le transport de marchandises, de personnes et des ressources naturelles vers les ports d'exportation. Ces liaisons régulières ont eu des effets divers sur les centres situés sur cet axe à l'exemple d'Ilebo, de Mapangu, de Mpangu, de Dibaya-Lubwe, de Mangaï, de Yolo, de Mushie, etc. Parmi ces effets, on citera le fait que les populations riveraines ont pu vendre leurs produits agricoles (manioc, maïs, huile de palme) et artisanaux dans les centres urbains grâce aux bateaux commerciaux ; certains habitants ont trouvé du travail comme bateliers, dockers, pêcheurs ou dans les services portuaires ; enfin, la navigation a favorisé les contacts entre différentes ethnies et régions, stimulant une certaine ouverture culturelle. À côté de ces effets positifs, on peut noter aussi les effets négatifs comme l'expropriation des terres. En effet, dans beaucoup d'endroits, les colons ont souvent réquisitionné les berges pour construire des ports, entrepôts ou infrastructures, privant les populations locales de leurs terres ancestrales. En outre, pour assurer la croissance économique de l'époque, les colons recouraient souvent au travail forcé. De nombreux riverains ont été contraints de travailler dans des conditions difficiles pour les compagnies coloniales, notamment dans le transport de marchandises[11]. L'importance accordée aux cultures d'exportation a créé une dépendance économique. Les économies locales ont été orientées vers l'exportation, au détriment de l'autosuffisance alimentaire.

Pour assurer la fluidité de ces échanges ainsi que la circulation des biens et des personnes, la modernisation des infrastructures et matériel de transport sur les différents axes fluviaux Kinshasa-Bandundu-Ilebo, Bandundu-Kikwit et Bandundu-Inongo étaient nécessaires. Le port de Bandundu-ville fut doté d'embarcadères modernes, celui d'Ilebo a été aménagé pour accueillir des convois marchands et des bateaux à vapeur. Outre l'introduction de bateaux à vapeur, capables de transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, des levés hydrographiques ont été réalisés pour cartographier les passes navigables et améliorer la sécurité de la navigation. Des balises et bouées ont été installées pour guider les convois, notamment sur les tronçons rocheux et sablonneux du Kasaï et le chemin de fer Ilebo-Lubumbashi a été construit pour compléter le transport fluvial, créant un système fluvio-ferroviaire efficace susceptible d'assurer l'évacuation des minerais de la province du Katanga et des produits finis en provenance de Kinshasa[12].

Grâce à ces intenses activités sur les rivières Kasaï, Kwilu et Kwango, la population de la ville de Bandundu et de ses environs en tirait un avantage considérable. Lors de ces échanges, ces populations pouvaient vendre leurs

11. Z.N. M'PENE, *L'intégration économique par les transports en RDC*, Louvain-la-Neuve-Paris, Ed. Bruylant-L'Harmattan, 2002, p. 52.
12. A. LEDERER, « L'évolution des transports à l'ONATRA durant les années 1960 à 1970 », in *Bulletin de l'Académie royale des sciences d'outre-mer*, XVIII-4, Bruxelles, 1978, p. 73.

produits agricoles, artisanaux et autres biens. En retour, elles accédaient à des marchandises et services qui n'étaient pas disponibles localement, contribuant ainsi à l'amélioration de leurs conditions de vie. Par ailleurs, le transport fluvial générait des opportunités d'emploi directes et indirectes dans les domaines de la logistique, du commerce et des services, renforçant l'économie locale. Ce dynamisme favorisait également les interactions sociales et culturelles, consolidaient le rôle stratégique de Bandundu-ville dans le réseau fluvial du pays.

Mais le transport fluvial seul ne suffisait pas pour impulser le développement de Bandundu-ville. Il fallait qu'il soit combiné avec le transport routier pour assurer la continuité de déplacement des marchandises de la zone de production vers le centre urbain de consommation.

3.2. Réseau routier

Pendant la période coloniale, l'état des routes de Bandundu-ville reflétait les dynamiques d'exploitation et de contrôle mises en place par l'administration belge. Une grande partie des routes était construite par la population locale sous forme de travail forcé ou de corvée, souvent dans des conditions très pénibles. Afin de relier les zones agricoles aux points d'exportation, les colons aménagèrent un réseau routier secondaire. Ces routes facilitaient l'acheminement des produits de rente (café, coton, huile de palme) produits dans le Kwilu, le Kwango et le Maï-Ndombe vers le port de Bandundu-ville. Les routes avaient aussi pour rôle de pénétrer à l'intérieur de Bandundu, où elles permettaient aux administrateurs coloniaux de circuler plus facilement entre les villages pour collecter les impôts, imposer les cultures agricoles obligatoires, recruter les jeunes pour le service militaire et réprimer les résistances locales[13]. Toutefois, ces infrastructures restaient limitées en qualité.

Les routes de la ville de Bandundu et de ses environs étaient souvent en terre battue et devenaient impraticables pendant la saison des pluies. Cela limitait fortement les déplacements et l'accès aux services essentiels. C'est pourquoi le pouvoir colonial avait mis en place un système d'entretien manuel permettant aux routes de rester praticables pendant toute l'année ; ce qui incitait la population à cultiver et à vendre sa production agricole.

Pendant la période coloniale, la recherche de la complémentarité entre les différents modes de transport était un souci permanent de l'autorité coloniale. C'est pourquoi, outre les transports routier et fluvial, le pouvoir colonial avait aussi favorisé le développement de transport aérien.

13. N. M'PENE, *Les Banding occidentaux et la Mission catholique Mateko (1935-1960), Mémoire de licence, Université de Lubumbashi, 1986…, op.cit.*, p. 85.

3.3. L'aérodrome de Bandundu-ville

Le besoin de relier les vastes territoires du Congo (plus de 2 millions de km²) a incité les autorités coloniales à développer des aérodromes dans des villes clés, dont Bandundu, pour compléter les réseaux fluviaux et routiers. L'aérodrome de Bandundu-ville avait toute son importance dans ce système. Il jouait un rôle modeste mais significatif. En effet, dans une région où la mouche tsé-tsé et la maladie du sommeil limitaient les déplacements terrestres, l'avion se présentait comme la seule alternative crédible. Il facilitait ainsi les déplacements des administratifs, des missionnaires, des commerciaux et parfois des militaires. Cet aérodrome n'était pas un hub à la manière de ceux de Kinshasa et de Lubumbashi, néanmoins à partir de Bandundu-ville, on pouvait multiplier des vols internes, reliant par exemple Kinshasa, Kikwit et d'autres centres régionaux. Il pouvait faciliter aussi, malgré son caractère rudimentaire, le transport du courrier, parfois des marchandises légères. Il pouvait aussi servir à la surveillance de l'espace géographique de Bandundu et au transport de matériel pour les projets agricoles et d'infrastructure[14]. Avec des avions légers, on transportait des documents officiels, des médicaments, et occasionnellement des vivres vers les zones enclavées.

Un bon réseau sans infrastructures de soutien reste inefficace. Raison pour laquelle, outre les infrastructures de transport, le pouvoir colonial présente dans Bandundu-ville a aussi développé les infrastructures de soutien que nous présentons dans la section ci-dessous.

3.4. Infrastructures de soutien

Autour du port, on trouvait des entrepôts, dépôts de marchandises et maisons de commerce tenus par des Européens. Ces infrastructures traduisaient la vocation de Bandundu-ville comme une plateforme commerciale, une ville-carrefour et un centre logistique.

En effet, malgré le fait que le développement de Bandundu-ville resta limité et subordonné aux impératifs coloniaux, le système colonial laissa un héritage ambivalent : d'une part, il y a eu des aspects positifs tels que l'amélioration relative des communications (port, routes), introduction de structures sociales modernes (écoles, dispensaires), et ouverture de la ville au commerce interrégional et, d'autre part, des aspects négatifs tels que la dépendance économique vis-à-vis du commerce fluvial, l'exploitation de la main-d'œuvre locale, les inégalités sociales et la marginalisation de Bandundu-ville face à d'autres centres urbains comme Kinshasa ou Kikwit. Tout compte fait, Bandundu-ville était pendant la période coloniale un centre économique dynamique et un centre de relais administratif

14. Mission CEE-Congo, Fascicule IV, *Secteur tertiaire. Transports et voies de communications. Télécommunications*, juin 1963, p. 28.

important et cela grâce au système de transport mis en place par le pouvoir colonial et aux intenses activités de la navigation sur la rivière Kasaï et sur ses affluents.

Après cette description sur la période coloniale, il est temps de passer à l'analyse des transports dans l'espace de Bandundu-ville après l'indépendance.

4. La situation des transports dans l'espace géographique de Bandundu-ville après 1960

Cette situation reflète les dynamiques plus larges de l'économie congolaise, marquées par des périodes de crise, de croissance et de décroissance.

Pour une bonne compréhension de cette évolution, nous la divisons en 3 différentes périodes : de 1960 à 1964, de 1965 à 1997 et de 1998 à 2024.

4.1. De 1960 à 1964. Les années d'incertitude : Bandundu-ville entre espoir et chaos

Après l'indépendance, le Congo plonge dans une phase de turbulences politiques. Le président Joseph Kasa-Vubu et le Premier ministre Patrice Lumumba entrent rapidement en conflit. Le 14 septembre 1960, le colonel Joseph-Désiré Mobutu, à l'époque Chef d'état-major de l'armée congolaise, annonce à la radio la « neutralisation » des deux dirigeants, prenant de facto le contrôle du pays[15]. Cette décision plongea le pays dans une guerre civile, avec à la clef, des troubles et des sécessions. Antoine Gizenga, fidèle au Premier ministre Lumumba déchu et arrêté, proclame l'indépendance de la République du Congo avec Stanleyville comme capitale ; Moïse Tshombe fait sécession et proclame l'indépendance du Katanga et Albert Kalonji proclame l'État autonome du Sud-Kasaï. La province du Kwilu dont fait partie la ville de Bandundu est touchée essentiellement par la rébellion du Kwilu (1963-1965). Cette dernière fut dirigée par Pierre Mulele, ancien ministre de l'Éducation sous Patrice Lumumba et fervent partisan du maoïsme[16].

Cette ville de Bandundu étant le chef-lieu de la province du Kwilu, elle représentait à la fois un symbole du pouvoir étatique et un objectif stratégique pour les rebelles. Bien que les combats les plus intenses aient eu lieu dans les zones rurales comme Gungu et Idiofa, la ville de Bandundu a été tout de même affectée, entre autres, par les déplacements de population, les représailles militaires et le sabotage ou l'abandon des routes, ponts rendant les déplacements difficiles pour les forces gouvernementales et les civils. En outre, les routes autrefois contrôlées par les rebelles étaient

15. G. KAMANGU, « CONGO 1960-1961, cockpit bruyant : l'impossible naissance d'une Nation », in *La Republica. In-former pour reconstruire l'Afrique*, 15/09/2021.
16. B. VERHAEGEN, *Rébellions au Congo*, Bruxelles, C.R.I.S.P., 1966, p. 54.

devenues impraticables ; les marchés locaux ont été désertés ou pillés, les commerçants, souvent perçus comme alliés du pouvoir, ont été ciblés, le commerce entre villages et avec les centres urbains a été quasiment paralysé. Par conséquent, on déplorait de nombreuses interruptions de trafic sur les lignes fluviales telles que l'axe Bandundu-Kinshasa, Bandundu-Ilebo et Bandundu-Kikwit. Les routes reliant la ville de Bandundu à d'autres villes comme Kikwit, Bagata, Bulungu et Gungu étaient quasiment impraticables, isolant des communautés entières et allongeant la durée des voyages[17]. Pour la première fois dans l'histoire du Congo belge, on assistait à la pénurie des denrées alimentaires dans certaines régions, à en croire Vellut[18] : « la détérioration dramatique du frêle réseau de transport qui couvrait cet immense pays a puissamment contribué à la crise agraire actuelle. »

À la suite de tous les désordres décrits ci-dessus, l'avènement de la deuxième République fut accueilli à Bandundu avec espoir et optimisme mais cette perception évolua vers frustration et méfiance face à la centralisation du pouvoir à outrance et à l'enclavement territorial qui s'en suivra.

4.2. De 1965 à 1997. Bandundu : entre centralisation politique et enclavement territorial

En réaction contre toutes les forces centrifuges qui ont ébranlé les structures du pays héritées de la période coloniale et de la première République, le Président Mobutu, qui a pris le pouvoir en 1965, va se distinguer par une hypercentralisation du pouvoir.

Sur le plan politique, le Président crée un parti unique, le Mouvement Populaire de la Révolution (MPR) qui devient un mouvement national au sein duquel sont rassemblés tous les fils et filles du pays. Sur le plan de l'aménagement du territoire, le nombre de provinces est réduit de 21 à 8 et celles-ci perdent leur autonomie au profit de l'État centralisé[19].

17. A. LEDERER, « L'évolution des transports à l'ONATRA durant les années 1960 à 1970 », in *Bulletin de l'Académie royale des sciences d'outre-mer*, XVIII-4, Bruxelles, 1978, p. 71.
18. J.L. VELLUT, *Histoire de l'Afrique,* Cours dispensé à la Faculté des Lettres à l'U.C.L., 1979, p. 76.
19. À l'indépendance de la République du Congo (aujourd'hui RD Congo), le 30 juin 1960, le pays comptait 6 grandes provinces, à savoir : Léopoldville avec comme chef-lieu Kinshasa (ex-Léopoldville)(comprenait l'actuelle ville-province de Kinshasa et une partie du Bandundu et du Kongo Central) ; Équateur avec comme chef-lieu Mbandaka (ex-Coquilhatville) (Très vaste, couvrait la majeure partie du nord-ouest du pays, incluant le lac Tumba et la cuvette congolaise ; Province Orientale avec comme chef-lieu Kisangani (ex-Stanleyville) (Enormément étendue, englobant l'actuelle Tshopo, Haut-Uélé, Ituri et Bas-Uélé) ; Kasaï avec comme chef-lieu Kananga (ex-Luluabourg) (couvrait tout le centre du pays, y compris les actuelles provinces du Kasaï, Lomami et Sankuru) ; Katanga avec comme chef-lieu Lubumbashi (ex-Élisabethville) (couvrant l'espace des actuelles provinces de Haut-Katanga, Lulalaba, Haut-Lomami et Tanganyika) et Kivu avec comme chef-lieu Bukavu (ex- Costermansville) couvrant les actuelles provinces du Nord-Kivu, Sud-Kivu et Maniema). Entre 1963 et 1965, durant la Première République du Congo (après l'indépendance), le pays fut subdivisé en 21 provinces, souvent appelées "provincettes". Voici la liste complète de ces 21 entités : Congo central avec Matadi comme chef-lieu, Cuvette-Centrale – Coquilhatville (aujourd'hui Mbandaka) ; Haut-Congo – Stanleyville (aujourd'hui Kisangani) ; Katanga-Oriental – Élisabethville (aujourd'hui Lubumbashi) ; Kibali-Ituri – Bunia ; Kivu-Central – Bukavu ; Kwango – Kenge ;

Au niveau des transports, le Président de la République procède à la nationalisation des compagnies de transport de Droit belge qui existaient. Le réseau navigable intérieur, long de 12.718 km, est confié à un organisme officiel, la Société Commerciale des Transports et des Ports (SCPT) (ex-ONATRA)[20] créé en 1971. Cette entreprise publique autonome à caractère industriel et commercial assure la gestion des ports maritimes, des ports de l'intérieur et des voies fluviales dont dépendent les ports de Bandundu-ville et le port de Dima-Lumbu.

Leur entretien comme celui de l'ensemble des voies navigables du Congo fut confié à la Régie des Voies Navigables (R.V.N) qui a en charge tous les travaux hydrographiques, du balisage et de l'infrastructure des ports. Elle est également chargée de renseigner les usagers sur l'état des voies et les hauteurs d'eau.

Le réseau routier de la RD Congo dont font partie les routes de Bandundu-ville et de ses environs est géré par l'Office des Routes, organisme public crée par l'ordonnance-loi du 26 mars 1971[21]. Sa mission est d'assurer l'entretien et l'amélioration du réseau routier de la RD Congo, soit par des conventions passées avec des entreprises privées, soit par une Régie de l'État[22].

En 1974, à la suite de la crise engendrée par la hausse du prix de pétrole de 1973, on assiste à l'effondrement des prix des matières premières; principales sources des recettes de l'État. Ce dernier devient alors incapable de réhabiliter les infrastructures de transport détruites pendant les troubles après l'indépendance et de moderniser les matériels de transport. La situation se détériore sur les voies navigables principalement celles reliant Kinshasa à Ilebo en passant par le port de Bandundu-ville et de Dima-Lumbu. Les cours d'eau intérieurs ainsi que les routes d'intérêt agricole dans les périphéries de Bandundu-ville dont le rôle était, entre autres, de ramener vers les ports, les productions du monde rural.

Face à cet état de choses, l'État procède à la zaïrianisation des entreprises qui sont restées jusque-là entre les mains des étrangers. En 1975, l'échec est patent et ce, malgré les mesures de rétrocession et de radicalisation. Concomitamment, on assiste à la baisse des cours du cuivre, à la hausse des prix de pétrole et des produits industriels importés.

Kwilu – Kikwit ; Léopoldville – Léopoldville (aujourd'hui Kinshasa) ; Lomami – Kabinda ; Lualaba – Kolwezi ; Luluabourg – Luluabourg (aujourd'hui Kananga) ; Mai-Ndombe – Inongo ; Maniema – Port-Empain (aujourd'hui Kindu) ; Moyen-Congo – Lisala ; Nord-Katanga – Albertville (aujourd'hui Kalemie) ; Nord-Kivu – Luofu ; Sankuru – Lodja[Sud-Kasaï – Bakwanga ; Ubangi – Gemena ; Uele – Paulis (aujourd'hui Isiro) et Unité-Kasaïenne – Tshikapa.

20. Z. N. M'PENE, *La problématique de l'intégration économique par les transports en RDC*, Louvain-la-Neuve-Paris, Ed. Bruylant-L'Harmattan, 2002, p. 45.
21. *Ibidem*.
22. *Ibidem*.

La centralisation des entreprises de transport effectuée au début des années 1970 pour éviter la concurrence est un échec patent. Dans l'entretemps, faute d'entretien, les infrastructures routières, fluviales, ferroviaires et aériennes se dégradent progressivement. À partir de 1976, le système de transport basé sur le monopole est en faillite; l'offre publique devient insuffisante et on assiste à l'émergence des acteurs privés pour occuper les espaces laissés vides par le transport officiel. En 1977, l'État officialise la libéralisation du secteur de transport.

La rivière Kasaï et ses affluents dont le Kwango et le Kwilu qui constituaient l'épine dorsale du transport dans la province du Kwilu et d'où la population de Bandundu-ville tirait l'essentiel de ses revenus n'est quasiment plus fréquentée par les bateaux de la SCPT. Les ports de Bandundu-ville et de Dima-Lumbu ne sont que l'ombre d'eux-mêmes.

Étant donné le besoin incontournable de transport sur la rivière Kasaï et ses affluents, il s'est déployé dans ce secteur une ingéniosité d'adaptation et d'innovation des acteurs informels. Les baleinières en bois, un des exemples de cette ingéniosité d'adaptation, sont devenues une réponse efficace à la détérioration des routes et d'autres voies de communication nationale. En même temps un nouveau réseau de transport s'est mis en place par des acteurs locaux sans intervention de politique publique ou d'initiative de développement[23].

Des enquêtes effectuées entre 1986-1990, à Kinshasa, avaient recensé plus de 200 transporteurs fluviaux et plus de 500 transporteurs routiers qui s'occupaient des transports des marchandises pour l'approvisionnement de la seule ville de Kinshasa[24].

La timide reprise des activités sur la rivière Kasaï à la suite des interventions des acteurs privés du secteur informel n'a pas suffi pour réanimer la ville de Bandundu dont l'essentiel des activités étaient liées aux chargements et déchargements des productions en provenance de son arrière-pays. Tant que les routes de desserte agricole de ces régions n'étaient pas réhabilitées et demeuraient dans un état d'impraticabilité avancé, l'acheminement des productions de l'arrière-pays de Bandundu vers son port restait incertain. La ville de Bandundu s'isolait ainsi de plus en plus à la fois de son arrière-pays et de Kinshasa la capitale, son lieu d'approvisionnement par excellence.

Le transport aérien devenait par la force des choses, une alternative essentielle, mais ce mode restait très coûteux, ce qui limitait son usage aux élites, aux ONG, et aux services publics urgents pour rejoindre la capitale Kinshasa et d'autres villes de la RD Congo. Pourtant Bandundu-ville

23. P. LAMBERTZ, « Fleuve Congo : circulations, transport fluvial et infrastructure artisanale », in *Circulations matérielles et immatérielles dans le sud global dans l'adresse*, https://journals.openedition.org/anthropodev/2359.
24. E. TOLLENS, et *al., Nourrir Kinshasa,* Leuven, Ed. Cleoo, 1994, p. 162.

produit du manioc, du maïs, de l'huile de palme et du bois, des produits à faible valeur ajoutée. Le coût élevé du fret aérien freinait l'exportation de ces produits et augmentait les prix des produits importés (médicaments, équipements, denrées alimentaires). Cela freinait la compétitivité des entreprises locales constituées pour l'essentiel des Petites et moyennes entreprises (PME) qui devraient vendre à des prix plus élevés pour absorber des pertes.

Le coût du transport aérien réduisait ainsi l'attractivité de la ville de Bandundu, empêchait l'export rapide vers Kinshasa ou à l'étranger. En outre, la présence d'une seule compagnie de transport aérien qui fonctionne en situation de monopole avec une capacité limitée à 16 passagers sont autant de frein pour désenclaver la ville de Bandundu.

Malgré les attentes, la population de l'ensemble de la RD Congo et singulièrement celle de Bandundu-ville constata rapidement l'absence de développement réel : routes dégradées, manque d'industries, pauvreté persistante, isolement géographique, a fini par désavouer le régime qu'elle avait soutenu au début des années 1965. Cette attitude fragilisa le pouvoir de Kinshasa de l'époque de l'intérieur comme de l'extérieur, ce qui donna lieu aux pillages au niveau intérieur et à la guerre qui a abouti au changement de régime.

4.3. De 1998 à nos jours. Quand l'État s'éloigne, la ville s'éteint : le cas de Bandundu

Les changements des régimes qui sont intervenus respectivement en mai 1997, en janvier 2001 et en janvier 2019 n'ont pas changé grand-chose au niveau des infrastructures de transport pour la ville de Bandundu et ses environs. La priorité du pouvoir de Kinshasa pendant cette longue période allant de 1997 à ce jour, est demeurée la même : unifier le pays qui était alors divisé tantôt en deux, tantôt en trois grandes mouvances et le pacifier, particulièrement dans sa partie Est qui est constamment en guerre. Au moment où l'État cherchait à réhabiliter les infrastructures de transport de Bandundu-ville et de ses environs, apparaissait la milice Mobondo dans les trois provinces démembrées du grand Bandundu. Par conséquent, les projets liés à la réhabilitation des infrastructures de transport dans la ville de Bandundu et ses environs ont été laissés en veilleuse. Pourtant, la réhabilitation des infrastructures de transport devrait constituer une autre priorité à côté de celle liée à la sécurité du pays étant donné que les transports aideraient les autorités politiques à assurer l'intégration du territoire national, préalable au contrôle territorial attestant de la présence de l'État[25]. Cela n'a pas été le cas[26]. En revanche, les politiciens

25. R. POURTIER, « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'État : la RDC à la croisée des chemins », in *Afrique contemporaine*, 2008/3 (n° 227), p. 18.
26. MATESO, interview, 14/06/2024.

se sont plus préoccupés du découpage administratif. Ainsi, dans le cadre de la décentralisation administrative contenue dans la Constitution du 18 février 2006 telle que révisée à ce jour, le pays a été administrativement subdivisé en 26 provinces. C'est à cette occasion que l'ancienne province du Bandundu a été démembrée en trois nouvelles provinces comme nous l'avions dit ci-dessus.

Avec ce découpage, les recettes publiques ont été divisées entre les nouvelles entités, souvent sans mécanisme clair de redistribution. Par conséquent, certaines provinces se sont retrouvées en manque de ressources propres, rendant leur fonctionnement difficile. De nouveau, les projets en matière de transports qui ont été initiés, validés et qui n'attendaient que l'exécution ont été gelés jusqu'à ce jour étant donné que la décentralisation a modifié les priorités économiques locales, avec des administrations provinciales autonomes cherchant à valoriser leurs propres ressources. Tous ces facteurs ont eu un impact non négligeable sur le plan de transport de la ville de Bandundu et ses environs.

Rappelons que la ville de Bandundu est connectée à la capitale Kinshasa d'où provient l'essentiel de ses produits manufacturés par trois voies, à savoir : la voie routière, la voie fluviale et la voie aérienne.

La route reste la principale voie d'échanges entre Kinshasa et Bandundu-ville et entre ce dernier et son arrière-pays. Malheureusement le corridor routier reliant Kinshasa à Bandundu-ville, notamment via la RN17 est confronté à de nombreux obstacles qui compliquent la libre circulation des biens et des personnes et surtout l'approvisionnement des PME en biens et matières premières. Le premier obstacle est lié à l'état dégradé de cette route qui se manifeste principalement par sa détérioration sous la pluie ou juste après. Des sillons profonds creusés par les gros camions et des cassures des routes, allant jusqu'à 40 cm à 1 mètre de profondeur, sont visibles. Le deuxième obstacle est dû aux incidents sécuritaires. En effet, depuis le début du conflit entre les tribus Teke et Yaka dans le territoire de Kwamouth et l'apparition de la milice Mobondo en septembre 2022, le trafic routier sur cet axe Mongata – Bandundu-ville a été suspendu ou fortement limité. L'insécurité routière accrue (meurtres, attaques, pillages) dissuade les usagers, ce qui a un impact économique et social local : isolement des villages agricoles, difficultés d'acheminement des vivres et médicaments, difficultés d'accès pour les secours ou l'aide humanitaire, déplacement difficile des populations. Le tronçon se présente désormais comme « à haut risque ». Des barrières illégales ont été érigées par des membres des communautés Teke ou Yaka, contrôlant les véhicules, filtrant ou bloquant les passagers (contrôles ethniques). Cette situation rend la circulation dangereuse[27].

27. https://24sur24.cd/conflit-teke-et-yaka-le-trafic-routier-sur-la-rn17-suspendu-suite-a-linsecurite-sur-laxe-mongata-et-bandundu-ville/?utm_source=chatgpt.com, consulté le 28/10/2025

Cette suspension de trafic affecte l'approvisionnement de Bandundu-ville, notamment pour les produits de première nécessité, puisque cet axe est « l'unique voie routière » d'acheminement depuis certaines zones[28]. En outre, le fait qu'il n'y ait pas de passage régulier sur cet axe réduit la pression pour les réparations. L'Office des Routes, entreprise chargée entre autres de l'entretien de cette route, l'a momentanément abandonnée. Ce manque d'entretien sur ce tronçon Mongata-Bandundu-ville accroît la dégradation de la chaussée (nids-de-poule, ravinement, ornières, chaussée en mauvais état, potentiel glissement de terrain, etc.), des infrastructures routières et rend l'axe encore plus vulnérable aux impacts sécuritaires et climatiques.

L'absence d'entretien conjuguée à la suspension de trafic crée un cercle d'aggravation : chaussée qui se dégrade, moins de voyageurs, transporteurs qui évitent l'axe, ce qui réduit les recettes, donc moins de moyen d'entretien et de sécurisation.

Ces contraintes affectent directement les PME de Bandundu-ville, qui dépendent fortement des flux de marchandises en provenance de Kinshasa pour maintenir leurs activités. Le manque de fiabilité du transport terrestre limite leur capacité à planifier, à stocker et à répondre à la demande locale.

Par ailleurs, le réseau de routes agricoles qui fut mis en place pendant la période coloniale pour faciliter l'acheminement des produits agricoles (huile de palme, coton, café, caoutchouc, etc.) vers la ville de Bandundu en direction des grands centres urbains comme Kinshasa, Matadi, etc., est largement impraticable, surtout en saison des pluies.

Le manque d'entretien et d'investissement a conduit à l'enclavement des zones rurales, rendant difficile le transport des produits vers les marchés[29]. Ainsi, par exemple, la route de Bagata-Camps Bulungu, sur une distance de 155km, présente une section sablonneuse sur 25 km entre Bagata – Luano. Sur le tronçon de 45 km entre Zaba et Belmies des éboulements et des ravins se forment en temps des pluies. La route séparant Zaba de Bulungu, longue de 90 km est en mauvais état. Pendant la saison des pluies, les véhicules patinent et ont du mal à sortir de Bulungu.

Dans le territoire d'Idiofa, le tronçon Sedzo-Musele considéré comme une route de désenclavement du secteur de Sedzo parce qu'il donne accès au port de Panu-cité, située sur la rivière Kasaï, premier affluent du fleuve Congo, est aussi impraticable. C'est à partir de ce port que la population prend le bateau en direction soit de Kinshasa en passant par Bandundu-ville, soit vers Ilebo via Mangaï et Dibaya-Lubwe. Son mauvais état rend difficile l'accessibilité des produits du secteur de Sedzo via la ville de Bandundu en direction de Kinshasa[30].

28. *Ibidem*.
29. AGRIBOOST.info, « Agriculture : État des lieux du secteur agricole dans la province du Kwilu, ex-Bandundu », in https://agriboost.info/agriculture-etat-des-lieux-du-secteur-agricole-dans-la-province-du-kwilu-ex-bandundu/, consulté le 29/10/2025
30. Z. M'PENE, « Les élections de décembre 2023 a l'épreuve des transports et de la logistique »,

Ce mauvais état des routes de desserte agricole de la Grande province du Bandundu ne permettent pas au port de Bandundu-ville de jouer son rôle de port stratégique. À la suite de tous les événements malheureux que la Grande province du Bandundu a connus (pillage des années 1990, guerre des années 1997, apparition de la milice Mobondo, etc.), le port de Bandundu-ville souffre d'un manque d'entretien, de vétusté des infrastructures, et d'une faible capacité logistique. Les installations portuaires n'ont pas connu de modernisation significative pendant plusieurs années. Cette situation a eu, entre autres, comme conséquence, de multiples incidents. Ainsi en 2019, une noyade sur la rivière Kwilu a conduit à la suspension temporaire des embarcations au port sable de Bandundu-ville, illustrant les problèmes de sécurité et de gestion portuaire[31]. Par ailleurs, la ville de Bandundu, située à la confluence des rivières Kasaï, Kwango et Kwilu, est régulièrement touchée par des inondations, affectant les opérations portuaires et les infrastructures[32]. Faute des routes, on assiste à l'isolement des zones agricoles et à des pertes post-récolte élevées.

Cet état des choses a des implications au niveau des activités dans le port de Bandundu-ville. Le trafic dans ce port est sporadique, dépendant de la saison, de l'état des voies navigables et de la disponibilité des bateaux. L'essentiel des marchandises manipulées au port de Bandundu-ville n'est plus constitué à majorité des produits agricoles comme dans le temps ancien mais des matériels de construction et de quelques produits vivriers. Par exemple, en 2019, le bateau M/S Gungu a accosté avec 700 tonnes de marchandises, principalement du ciment gris[33]. Toujours à la même année, les principales marchandises traitées au port de Bandundu-ville incluent les produits tels que :

- Produits de construction : ciment, fer à béton, tôles ;
- Produits de consommation : vivres, boissons, produits manufacturés ;
- Produits industriels : matériaux pour les chantiers, équipement[34].

Les grands entrepôts qui servaient de stockage des produits agricoles avant l'exportation vers Kinshasa ou des magasins de stockage des pièces de rechange sont devenus des bars, des boîtes de nuits et des dancings-clubs.

in *Congo-Afrique* (février 2024), n° 582, p. 285.

31. « RDC : Interdiction des embarcations au port sable de Bandundu après la noyade, le commissaire fluvial suspendu », in https://actualite.cd/2019/12/30/rdc-interdiction-des-embarcations-au-port-sable-de-bandundu-apres-la-noyade-le, consulté le 02/10/2025.
32. M. M. KISANGALA, K. M. NTOMBI, M.A. NKWESO, « Changement Climatique au travers des inondations dans la ville de Bandundu (RDC) », in *Congo Sciences Journal en ligne de l'ACASTI et du CEDESURK*, 30 mars 2018, Consulté le 02/10/2025.
33. RDC Finance, « Le bateau M/S Gungu en partance pour Bandundu ville dans la province du Kwilu », in *Le bateau M/S Gungu en partance pour Bandundu ville dans la province du Kwilu – RDC finance – RDC économie : toute l'information économique de la RDC,* Consulté le 02/10/2025.
34. *Ibidem*.

De 2010 à ce jour, l'État congolais a manifesté ses bonnes intentions pour réhabiliter 1.700 km de routes agricoles et 40 ponts en vue de désenclaver les bassins de production[35]. Les routes en question sont les suivantes :

- Bandundu – Bagata (135 km).
- Batshamba – Gungu – Kakobola (70 km).
- Petit Kasaï – Bulungu (110 km).
- Ingudi – Idiofa – Bac Katembo (200 km)
- Munzabala – Katoy – Mbanza-Wamba (70 km)[36].

Malgré cela, de nombreuses routes restent en état de délabrement avancé, rendant difficile l'acheminement des produits agricoles vers les marchés[37].

Ces timides efforts du gouvernement de la RD Congo n'ont pas empêché la ville de Bandundu d'être déconnectée de son arrière-pays. On assiste, de nos jours, à l'absence des échanges économiques entre Bandundu-ville et son arrière-pays et à l'insuffisance de l'offre agricole sur le marché de la ville. Dès lors, Bandundu-ville a perdu son rôle de centre logistique commercial et son glorieux passé.

L'aéroport de la ville qui devrait prendre la relève des voies routières et fluviales est dans un état de vétusté qui ne permet pas son bon fonctionnement. La piste d'atterrissage est en ruines, envahie par la végétation, les piétons, les motos et même des animaux comme des chèvres[38]. Malgré cela, des avions continuent à y atterrir, ce qui représente un risque majeur pour la sécurité des passagers. Le trafic est essentiellement constitué des effets personnels des voyageurs. Une seule compagnie aérienne a assuré les liaisons quotidiennes entre Kinshasa et Bandundu-ville opérant en situation de quasi-monopole, avec des prix des billets élevés et en dehors de la portée de la population.

Depuis le deuxième trimestre de l'année 2025, deux autres compagnies d'aviations desservent la ville, mais le transport aérien demeure exclusivement réservé aux mouvements des personnes et non des marchandises.

35. « UE-RDC, Projet de développement agricole du Bandundu. Projets achevés. Tous Les Projets », in https://internazionale.isco-sc.it/projet-de-developpement-agricole-du-bandundu/, consulté le 12/10/2025.
36. FOXTIME (éd.), « RDC : L'Office des routes exécute les travaux de réhabilitation de plusieurs axes routiers dans l'espace Grand Bandundu ", in *Actualité*, 19 octobre 2023.
37. ACP, « Kwilu : alerte aux autorités sur l'impraticabilité des routes de desserte agricole », 21 juin 2024.
38. Actualite.CD, « Bandundu : un aéroport en ruines, des appels pour sa réhabilitation », in https:// actualité.cd/index.php/2023/10/14/b, consulté le 14/10/2025.

Figure 1. **Piste d'atterrissage de l'aéroport national de Bandundu**



Source : Province du Kwilu, Plan de développement provincial (2020-2024).

L'état des infrastructures tel que décrit ci-dessus, a inéluctablement placé Bandundu-ville dans une situation d'enclavement géographique.

5. L'enclavement : un frein majeur au développement de la ville de Bandundu

Le mot « enclavement » est relatif à « enclave » qui en est la racine. Enclave est considérée ici comme un territoire ou une fraction de territoire entièrement située à l'intérieur d'un autre. On retrouve chez Roger Brunet[39] l'idée de clé et de fermeture. Le terme enclavement devient, de ce point de vue, synonyme de fermeture, d'isolement et même de marginalisation. En ce sens, on peut percevoir en l'enclavement une contrainte négative, un vecteur et un facteur supplémentaire. L'enclavement est considéré généralement comme une absence de façade maritime, autrement dit d'accès à la mer pour certains pays. Pour ces pays souvent en quête d'intégration dans le circuit commercial international, c'est une véritable difficulté. Certes, il ne doit pas être considéré comme un obstacle absolu au développement économique, mais il s'avère suffisamment pénalisant pour les États les plus pauvres.

Selon Jean Jacques Bavoux[40], « l'enclavement est un isolement relatif d'un lieu par rapport à des lieux proches ou de même importance, conséquence de son inaccessibilité ou de sa mauvaise accessibilité par manque d'infrastructures et/ou d'offre de transport. L'éloignement par rapport à

39. R. BRUNET, FERRAS HERVE THERY, "Les mots de la géographie : dictionnaire critique", in *La Documentation française*, Paris, Ed. RECLUS, 1993, p. 53.
40. J. J. BAVOUX (s/dir.), *Introduction à l'analyse spatiale*, Paris, Ed. A. Colin, 1998, p. 45.

un réseau dynamique, l'absence de façade maritime, un cloisonnement géopolitique peuvent constituer autant de formes d'enclavement. »

En géographie politique, l'enclavement se définit par le fait, pour un état, de ne pas avoir le littoral maritime. Cette notion est quelque peu discutable, car elle n'est pas synonyme d'accès propre à la mer. En effet, un pays européen comme la Bosnie a certes une symbolique façade maritime, mais celle-ci n'abrite pas un seul port de commerce, alors qu'en Amérique du Sud, le Paraguay, qui est en revanche enclavé, est desservi par de petits navires remontant le Paraná au travers l'Argentine. Cette nuance ne change cependant rien par rapport à la quarantaine de nations et micro-états enclavés recensés à l'heure actuelle sur la planète[41]. En termes fonctionnels, cette fois plutôt qu'administratifs, c'est-à-dire en considérant l'enclavement de fait (*de facto*) plutôt que de droit (*de jure*), il faudrait encore notamment y ajouter toute la partie orientale de la RD Congo qui est principalement tournée vers l'Océan Indien via les ports Est ou Sud-africains, plutôt que vers l'Atlantique via Matadi (ceci en dehors, bien évidemment, de la situation particulière actuelle)[42].

Par opposition à l'enclavement, le désenclavement ou décloisonnement consiste à rompre l'isolement d'un lieu ; à l'ouvrir sur l'extérieur en le rattachant à un ou des réseaux afin d'améliorer ses conditions de circulation et à corriger les disparités de desserte grâce au progrès des moyens de transport. Ceci implique des corrections qui relèvent du volet des transports dans les politiques d'aménagement du territoire.

En synthétisant les considérations ci-dessus, l'enclavement peut être défini comme la situation d'un territoire mal relié au reste du pays ou aux grands axes d'échanges. Un espace enclavé se caractériserait ainsi par les difficultés d'accès (routes dégradées, peu de moyens de transport), les coûts élevés pour se déplacer ou transporter des marchandises, l'isolement économique et social et la faible intégration aux réseaux nationaux et régionaux[43].

Il ressort de ces caractéristiques que l'enclavement ne signifie pas forcément être isolé géographiquement, mais plutôt être mal connecté fonctionnellement.

---

41. Quinze de ces pays se situent en Afrique. Ils y constituent comme de vastes îles intérieures : en Afrique occidentale tout d'abord, du Mali à la Centrafrique en passant par le Burkina Faso, le Niger et le Tchad ; en Afrique orientale ensuite, avec d'une part l'Éthiopie et, d'autre part, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi ; en Afrique australe enfin, du Malawi au Botswana en passant par la Zambie et le Zimbabwe, auxquels s'ajoutent deux isolats, le Lesotho et le Swaziland.
42. Z. M'PENE et J. CHARLIER, « Multimodalisme et désenclavement en Afrique intertropicale. Pour un rôle accru du chemin de fer », 30e Assemblée générale de l'Union des Chemins de Fer Africains, Kinshasa, 10-13 décembre 2002, p. 7 (inédit).
43. Z. M'PENE, « La complémentarité des transports et des Technologies de l'Information et de la Communication au service de la décentralisation et du désenclavement des régions périphériques de la RD. Congo », p. 6 (inédit).

Pourquoi Bandundu-ville est-elle aujourd'hui considérée comme enclavée, malgré sa position géographique sur trois rivières et sa proximité avec Kinshasa ? En effet, Bandundu-ville est située stratégiquement au confluent de trois rivières, notamment les rivières Kwango, Kwilu et Kasaï. Pendant la période coloniale, cette position lui permettait une circulation fluide des personnes et des marchandises grâce au transport fluvial, mais aussi aux autres modes de transport, à savoir : la route et la voie aérienne. Cependant, depuis l'accession du pays à l'indépendance, à la suite des troubles qui ont éclaté, la rébellion muléliste de 1963 et la guerre de 1997, les liens qui liaient Bandundu-ville à Kinshasa et à son arrière-pays ont été rompus. Plusieurs facteurs expliquent son enclavement.

a) Le déclin du transport fluvial. Les rivières restent navigables, mais le trafic fluvial a énormément diminué, les bateaux commerciaux se font rares, les infrastructures portuaires sont peu modernisées, les services logistiques (chargement, entreposage, sécurité) sont limités.

b) La dégradation et l'insuffisance des routes terrestres. Les routes sont en grande partie en terre et deviennent impraticables pendant la saison pluvieuse. À titre d'exemple, on retiendra la dégradation de la R17 dans sa partie Mongata-Bandundu-ville, le tronçon Bandundu – Kikwit ou Bandundu – Bagata. En outre, depuis le conflit Teke-Yaka qui a perturbé l'entretien du tronçon Mongata – Bandundu et aussi les routes de Bagata, le transport terrestre est peu fiable.

c) Le mauvais état de l'aéroport de Bandundu. L'aéroport de Bandundu est mal entretenu, sous-utilisé et mal équipé pour accueillir des vols réguliers de grande envergure.

À la lumière des considérations ci-dessus, il y a lieu de conclure que Bandundu-ville est bien enclavée, mais cet enclavement est « fonctionnel » et non « géographique ». Cela veut dire que son enclavement fonctionnel est dû au fait que ses voies d'accès sont peu opérationnelles : le transport fluvial a décliné ; les routes sont insuffisantes ; les infrastructures de soutien sont faibles ; et la ville reste peu intégrée aux circuits commerciaux modernes. Sa situation géographique, à la croisée de trois rivières, la distingue des villes isolées. Bref, c'est l'état des infrastructures, et non la position géographique, qui crée l'enclavement actuel de Bandundu-ville.

Cette situation d'enclavement a plusieurs manifestations que nous tentons de décrire ci-après.

6. Les manifestations du déclin socio-économique de Bandundu

L'enclavement actuel de la ville de Bandundu a entraîné un affaiblissement de son économie locale. Autrefois réputée pour son dynamisme commercial, Bandundu-ville connaît, de nos jours, une réduction significative des activités. Toutefois, la ville conserve son potentiel économique considérable, avec des

cultures vivrières comme le manioc, le maïs et l'arachide, mais sans cultures d'exportation telles que le caoutchouc et l'huile de palme ; malheureusement cette potentialité reste sous-exploitée. Les agriculteurs de Bandundu-ville pratiquent l'agriculture soit en savane soit en forêt sur de petites étendues avec un outillage très rudimentaire (houe, machette, hache, etc.). Le rendement y est très faible et l'essentiel de cette production est destinée à l'autoconsommation. L'huile de palme qui était le principal produit destiné à l'exportation est produit manuellement depuis la fermeture de l'usine de Dima-Lumu et les quantités produites servent à peine à la consommation locale.

L'élevage des bovins comme ceux des bétails (porcs, chèvres, moutons, etc.) et de volailles (poules, canards, pigeons, etc.) est de type familial. Ces animaux sont laissés en divagation à l'exception généralement des porcs qui bénéficient des enclos aménagés avec une alimentation assurée[44].

Avec quatre rivières de grande importance (Kasaï, Kwilu, Kwango et Inzia), la pêche dans la ville de Bandundu n'est pas du tout développée et les poissons qui y sont consommés proviennent dans la majorité de cas des villages appartenant à la province de Maï-Ndombe. De nos jours, la ville de Bandundu est devenue l'une des villes de la RD Congo qui consomme plus les poissons surgelés communément appelés « Mpiodi » venant de Kinshasa.

Les grandes maisons commerciales qui tournaient autour du port ont été supplantées par les petites et moyennes entreprises (PME) actives dans le commerce général où on peut retrouver une gamme très variée d'articles et autres produits comme des motos, des produits pharmaceutiques, des produits cosmétiques, du ciment, etc. Les services tels la communication, le transfert des fonds, la coiffure, la prestation des services mécaniques (réparation des motos), de menuiserie font partie des activités économiques de la ville de Bandundu.

Il n'existe pas de grandes entreprises industrielles ou de transformation dans la ville de Bandundu. Seules les succursales des entreprises étatiques font office de grandes entreprises implantées dans la ville. Il s'agit de la Régie de Distribution d'Eau (REGIDESO), de la Société Nationale d'électricité (SNEL), de la SCTP, l'Office des routes (OR), l'Office des Voiries et drainages (OVD), la SEP Congo, la Banque Centrale du Congo (BCC), le grand dépôt de la Brasseries, Limonaderies et à Malteries (BRALIMA), le grand dépôt des Brasseries du Congo (BRACONGO), etc. À cette liste s'ajoutent les succursales de deux banques privées : la Trust Merchant Bank (TMB) et la Rawbank, et la succursale d'une caisse d'épargne et de crédit (CADECO), plus un guichet d'Equity Bank. Une seule coopérative d'épargne, les Mutuelles congolaises d'épargne et de crédit (MUCEC) et deux

44. Z. M'PENE et P. MUKWA, « Évaluation des trajectoires économico-commerciales des personnes bénéficiaires des crédits à la Mutuelle Chrétienne d'Épargne et de Crédit (MUCEC) de Bandundu de 2014 à 2017 », p. 2 (inédit).

messageries financières, à savoir : la Société Financière et Commerciale (Soficom) et Solidaire sont opérationnelles[45].

Sur le plan social, la ville de Bandundu est bien dotée en différents réseaux d'enseignements primaire et secondaire, supérieur et universitaire. On dénombre aussi un certain nombre de centres de santé tant privés que publics.

Enfin, la ville de Bandundu est une ville administrative, chef-lieu de la province du Kwilu. On y trouve tous les services administratifs de l'État allant des services communaux passant par ceux de la mairie, de la province jusqu'à ceux de l'Assemblée provinciale.

Le déclin de l'économie de la ville place la population dans une situation de pauvreté endémique. En effet, la survie de la population de Bandundu a longtemps été étroitement liée aux mouvements réguliers des bateaux sur les voies navigables de la région. En l'absence d'infrastructures routières fiables et de réseaux de distribution efficaces, le transport fluvial s'est imposé comme le principal vecteur d'approvisionnement en biens essentiels, notamment les denrées alimentaires, les produits médicaux, les matériaux de construction et les articles de première nécessité. Ces bateaux assuraient non seulement le ravitaillement de la ville, mais permettaient également aux commerçants locaux d'écouler leurs produits vers d'autres centres urbains, renforçant ainsi l'économie locale. De nos jours, l'absence des bateaux et le ralentissement de ces mouvements fluviaux placent la ville de Bandundu dans la catégorie des villes enclavées et cela entraîne des pénuries, une hausse des prix et une précarisation des conditions de vie de la population.

Cette situation pousse de nombreux jeunes à quitter la ville pour rejoindre Kinshasa ou d'autres centres plus attractifs.

À la lumière de la situation que connaît Bandundu-ville de nos jours, quelles sont les pistes qu'on pourrait avancer pour son redressement ?

7. Quelles pistes pour le redressement de Bandundu-ville ?

Ce sombre tableau de Bandundu-ville exige que son redressement soit axé sur une approche qui intègre à la fois la réhabilitation des infrastructures, la relance économique, l'amélioration de la gouvernance locale et la valorisation de son potentiel naturel et fluvial. Pour inverser la tendance actuelle, plusieurs pistes stratégiques peuvent être envisagées, parmi lesquelles nous retiendrons les suivantes :

1. Réhabilitation des routes reliant Bandundu-ville à Kinshasa et aux autres villes de la région. Le désenclavement de Bandundu-ville constitue la priorité absolue. On commencera par la réhabilitation de

45. MBUNGA, *op.cit.*, p. 41.

RN17 pour reconnecter la ville à Kinshasa, capitale du pays mais aussi lieu d'approvisionnement par excellence des PME de la ville. Ensuite, on s'attaquera à la réhabilitation de la route Bandundu – Bagata – Kikwit pour faciliter l'intégration de la ville à l'économie de la province du Kwilu.

2. Relance de la navigation fluviale avec des bateaux adaptés et modernisation de ses infrastructures portuaires. La relance du transport fluvial sur les rivières Kwango, Kwilu et Kasaï est indispensable. La reprise des balisages sur ces rivières, la rénovation des ports, l'acquisition de barges modernes et la mise en place de lignes régulières de navigation, sont là quelques actions qui relanceront les activités économiques de Bandundu-ville qui rendraient la ville de nouveau accessible et attractive.

3. Mise en valeur du potentiel agricole à travers la construction de routes de desserte et l'appui aux producteurs.

Nous avons déjà écrit ci-dessus que Bandundu dispose d'un arrière-pays agricole riche (manioc, maïs, arachides, huile de palme, poisson). Cette potentialité agricole reste de nos jours sous-exploités à la suite du mauvais état des routes de desserte agricole. Le redressement de cette situation passe par la promotion des chaînes de valeur agroalimentaires : transformation locale, création de centres de collecte, petites unités industrielles et intégration des producteurs aux marchés urbains. La pêche sur les trois rivières pourrait être modernisée, tout comme l'écotourisme fluvial qui reste sous-exploité.

4. Dynamisation de l'administration locale et du secteur privé, afin de recréer un climat de confiance et d'attractivité économique.

Le développement dans les milieux ruraux est avant tout une action du gouvernement local. De ce fait, le redressement de Bandundu-ville passe entre autres par une gestion municipale efficace, transparente et orientée vers les résultats. Par ailleurs, le gouvernement local seul ne pourra réussir la transformation économique de Bandundu-ville. Il devrait encourager le secteur privé à prendre en charge certaines actions du développement.

Conclusion

Cette étude a révélé que la ville de Bandundu a joué pendant la période coloniale un rôle stratégique dû, entre autres, à sa position géographique à la jonction de deux rivières le Kwilu et le Kwango, à sa proximité à la rivière Kasaï et à l'exploitation des ressources locales au profit de l'économie coloniale. La bonne qualité des infrastructures de transport (port, routes) joua un rôle central dans le développement de la ville de Bandundu et de ses environs. De ce fait, le centre de Bandundu émergea comme carrefour commercial en dépit de la présence de la maladie du sommeil qui empêcha le colon belge d'y investir massivement.

Après l'indépendance, des difficultés diverses que le pays a connues ont empêché l'autorité politico-administrative nationale d'investir dans le secteur de transport qui avait propulsé la croissance de Bandundu. Cette situation a conduit la ville de Bandundu à l'enclavement. Ce dernier n'est pas seulement lié au manque ou à la qualité des infrastructures, mais également au déclin socio-économique de la ville.

La pénurie de transport est non seulement infrastructurelle mais aussi matérielle : manque de routes, de pistes, de camions et de bateaux. La plupart des routes, surtout celles de l'intérieur du pays, n'ont plus de route que le nom. Vers la fin des années 1990, la dégradation s'est accélérée étant donné la crise profonde de l'État. Le secteur des transports se transforma en un « inéluctable défi »[46], et la flotte étatique héritée de l'époque coloniale qui circulait sur la rivière Kasaï et ses affluents, faute de réinvestissements, s'est retrouvée délabrée et d'autres bateaux noyés. Tout comme les ports de Bandundu et Dima-Lumbu devinrent des infrastructures en hibernation, le dispositif de balisage devenant graduellement dégradé. Les pillages des années 1990 exacerbèrent la crise et renforcèrent l'« insularisation » de la ville de Bandundu par la désintégration des réseaux routier et fluvial[47]. La ville de Bandundu apparaît de plus en plus désintégrée et enclavée.

Notre recherche a aussi montré que la ville de Bandundu fait face à un double handicap : un enclavement persistant et un déclin socio-économique. Cependant, grâce à ses atouts géographiques, humains et à son potentiel agricole, elle peut retrouver son rôle de carrefour stratégique. La mise en œuvre d'une politique volontariste centrée sur les infrastructures et l'agriculture est indispensable pour assurer son redressement durable.

La situation de la ville de Bandundu illustre la problématique de nombreuses villes secondaires de la RD Congo : riche en potentialités mais freinées par un enclavement persistant et un déclin socio-économique. Toutefois, ce déclin n'est pas irréversible. Avec une volonté politique forte, des investissements ciblés et une meilleure intégration aux circuits nationaux, Bandundu-ville peut retrouver son rôle de pôle régional et redevenir un moteur de développement pour ses habitants et pour le pays. ■

46. R. POURTIER, « L'inéluctable défi des transports en RDC », in *Politique Africaine*, vol. 41/3, 1991, p. 26.
47. *Ibidem*.