

L'inéluctable défi des transports

L'économie des transports a ceci de commun avec l'agriculture : l'incantation y tient lieu d'action. Il existe, en effet, un énorme fossé entre les déclarations officielles sur la priorité à accorder aux transports, priorité constamment réaffirmée depuis le « Plan Mobutu » de relance économique (1), et l'état réel de ce secteur clé qui conditionne non seulement le développement économique mais aussi l'intégration nationale. Tous les modes de transport (fluvial, ferroviaire, routier ou aérien) sont touchés par une crise aux aspects multiformes — dégradation des infrastructures, vétusté des matériels, gestion erratique des ressources financières et humaines — dont il n'est pas outrancier de penser qu'elle représente une menace d'implosion d'un État que l'immensité fra-

giles (2). Le cœur du continent est tout proche de l'embolie.

mais les instruments d'une cybernétique déspatialisée, l'instantanéité de l'information ne peuvent se substituer aux nécessaires échanges terrestres.

L'aventure commence au Zaïre

C'est peu de dire que les usagers « souffrent » des conditions de transport, sans doute les plus éprouvantes du continent : qu'on s'entasse, aux limites de l'humain, sur les barges reliant par le fleuve Kinshasa à Kisangani ou sur des camions dont on s'étonne qu'ils puissent encore venir à bout de pistes défoncées, ou encore dans des wagons qui ne dépareraient pas un musée des transports, tout déplacement est une aventure et une épreuve. Ce ne sont pas là des clichés mais le quotidien. Un quotidien que, géographe de terrain, il m'arrive de partager pour mieux comprendre la réalité des problèmes. Exemple : août 1990, entrée au Zaïre par l'Ouganda, après avoir suivi la grande voie, ferroviaire et routière, qui, partant de Monbassa, désenclave le nord-est du Zaïre : une route asphaltée conduit jusqu'au poste frontalier de Kasindi ; là, un pont sur un talweg marque la frontière ; l'asphalte s'arrête, commence la piste : voici le domaine de l'incertitude. Par chance, huit heures de camion suffiront pour atteindre la petite ville de Béni, centre actif de commerce du café, éloigné de 75 km seulement de la frontière. Cette piste en terre, c'est un tronçon de la « Transafri-

comme 77 fois la Belgique ne compte que 2 400 km de routes bitumées. Quant à l'organisme public chargé de l'entretien du réseau routier, l'Office des routes, ses piètres performances lui ont valu le quolibet d'« office des trous ». En dehors de Kinshasa, Matadi et Lubumbashi, stations services ou simples pompes à essence ne sont dans la plupart des cas que d'inutiles témoins d'un autre temps ; le carburant suit des réseaux occultes de distribution jusqu'à ces « kadhafi », détaillants qui ont proliféré en proportion de la désorganisation de l'économie officielle. Système D, « débrouille », initiatives populaires ne peuvent cependant pas se substituer à la puissance publique pour aménager, entretenir les infrastructures routières. Aussi, les régions éloignées des grands centres urbains, de plus en plus inaccessibles, se replient-elles sur une autosubsistance qui est un signe manifeste de régression.

Le secteur routier n'a pas, loin s'en faut, le monopole des difficultés en matière de transport. Tandis qu'en 1970 il fallait 20 jours pour acheminer, par voie ferroviaire et fluviale, le cuivre du Shaba jusqu'à Matadi, on compte aujourd'hui 50 jours. Sur le CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa), dont une plaque commémorative dit toujours qu'il « ouvrit le Congo intérieur à la civilisation », la vitesse commerciale n'excède pas 25 km/h. On ne s'émeut plus lorsque les trains déraillent ou lorsque les bateaux s'échouent sur un fleuve qui a cessé d'être régulièrement balisé, car cela fait partie du quotidien. Quant à la navigation aérienne, nettement améliorée depuis la fin du monopole d'Air Zaïre — que l'humour zaïrois avait baptisée « air peut-être » —, elle n'est pas exempte de problèmes : il n'est un secret pour personne que plus d'un appareil vole aux limites de son potentiel, et la réfection des pistes de l'aéroport de Ndjili (Kinshasa) est devenue une urgence. Bref, le panorama brossé à grands traits n'est pas brillant. Comment en est-on arrivé là ? Existe-t-il des perspectives d'amélioration d'une situation qui est tout à la fois l'indice d'un faible niveau de développement et d'intégration régionale, et aujourd'hui, peut-être, leur principal handicap ?

Un espace éclaté

L'immensité du territoire, son architecture et son écologie créent des conditions très contraignantes pour les communications. Le réseau navigable, unique en Afrique avec 13 à 14 000 km de voies fluviales et lacustres, ne doit pas faire illusion : seules les sections Kinshasa-Kisangani et Kinshasa-Ilebo (ex-Port-Franqui sur le Kasai, par où transite le minerai de cuivre du Shaba) peuvent être créditées d'un trafic significatif et relativement régulier. Les petits ports

fluviaux, Kikwit sur le Kwilu ou Basankusu sur la Lilonga, pour ne citer que ces deux exemples représentatifs d'un état général, ne

obsolète et disparaissent : par exemple, le chemin de fer à voie étroite du Mayombe auquel une route s'est substituée.

L'évolution contemporaine, résultant à la fois de la décomposition partielle de l'héritage colonial et du développement géographiquement très inégal de nouveaux modes de transport, conduit à une véritable « insularisation » du territoire. L'espace, en effet, s'organise autour de quelques pôles régionaux mal reliés les uns aux autres, et apparaît d'autant plus désarticulé que des forces centrifuges s'y exercent. La configuration physique et humaine du Zaïre est ainsi faite que les pôles actifs se localisent aux périphéries, autour d'un centre dépressionnaire, peu attractif sinon répulsif, constitué par le fond de la cuvette, domaine de faible peuplement, couvert par la forêt, pour partie amphibie ou saisonnièrement inondé, et en tout cas de pénétration difficile. Une composition en quelque sorte en négatif d'un modèle centre-périphérie relégué à l'échelle régionale des quelques espaces polarisés jalonnant le pourtour du territoire.

Kinshasa, bien que centre du pouvoir, fonctionne comme une de ces périphéries, la plus dynamique par suite de l'accumulation démographique et politique que son rôle de capitale a engendrée. Ville frontière dont le face à face avec Brazzaville illustre les conditions historiques du partage colonial, elle est au centre du seul véritable réseau de transport du Zaïre et a développé, pour ses besoins propres, le seul grand axe routier asphalté qui, de Kinshasa à Matadi, Boma, Tshela vers l'ouest, et à Kikwit vers l'est rend possible l'approvisionnement d'une agglomération de 3 millions d'habitants.

A l'extrême est du pays, le nord du Kivu, montagneux et déjà d'ambiance est-africaine, avec ses populations denses et une économie agricole que les températures tempérées permettent de diversifier, fait figure de région dynamique. Mais Goma, petite ville frontalière chef-lieu de la région administrative récemment créée du Nord-Kivu, n'a pas de liaison routière avec Kinshasa ; les échanges avec la capitale ne se font que par avion, en particulier l'expédition de vivres frais, viande, fromage, fruits et légumes, tandis que tout le trafic pondéreux passe par le réseau routier des États d'Afrique de l'Est. La capitale provinciale du Haut-Zaïre, Kisangani, située en un point de partage des courants d'échange en provenance de l'Atlantique et de l'océan Indien, est quant à elle sur le point de basculer vers le bassin de trafic d'Afrique orientale avec l'achèvement prochain d'une route asphaltée (seul grand chantier routier du Zaïre) qui la reliera à Bukavu, aux frontières du Rwanda.

La périphérie la plus importante sur le plan géopolitique est bien sûr le Shaba, province construite sur le « copperbelt » à près de 2 000 km au sud-est de l'estuaire du Zaïre, ex-Katanga propulsé sur la scène internationale par sa sécession de 1960 et les raids

sur Kolwezi en 1977 et 1978. C'est dire la force des tendances centrifuges dans une lointaine périphérie dont l'ouverture économique s'est réalisée à partir des pays voisins bien avant que le minerai ait pu être acheminé vers Matadi. Le Shaba est assurément un

Les enjeux d'une réhabilitation

Quel que soit le mode de transport concerné, la tâche est immense car les retards se sont accumulés. L'état des lieux se décline sur le mode de la dégradation et de la vétusté. Le Zaïre a pourtant disposé de capitaux, du moins jusqu'au revirement de conjoncture en 1974, mais les choix d'investissement n'ont pas été des plus judicieux. Les « éléphants blancs » coûtent très cher. Inga II avec sa surcapacité de production en est une illustration ; quant à la ligne électrique Inga-Shaba, qui survole sur près de 1 800 km villes et villages plongés dans le noir, on s'interroge sur sa rationalité, sauf à ne la chercher que sur le terrain politique : un moyen de tenir le robinet énergétique de la séditieuse périphérie (7). Dans le Bas-Zaïre, l'abondance de l'énergie électrique devait, selon d'ambitieux projets, entraîner l'implantation d'industries entre Matadi et Banana (usine d'aluminium en particulier) ; les indispensables infrastructures de transport étaient prévues. En réalité seul a été construit le « pont maréchal », pont route-rail (dans l'attente d'un prolongement du CFMK) lancé sur le Zaïre à Matadi en 1983, mais aucune industrie n'a suivi, et l'exemple malheureux, mais prévisible, de la sidérurgie de Maluku, en amont de Kinshasa, devrait inciter dans l'avenir à plus de réalisme (8).

Les Cassandre n'étant jamais écoutées, c'est seulement après coup qu'on reconnaît les erreurs. Ainsi admet-on volontiers aujourd'hui qu'il eût été préférable d'investir dans des opérations au ras du sol — en premier lieu dans l'entretien des réseaux de communication — plutôt que dans des entreprises pharaoniques. Le dépérissement des systèmes de transport terrestre ne s'explique cependant pas uniquement par un défaut de financement. Certes, les ponctions sur la « rente minière » ont prioritairement servi à entretenir l'appareil d'État, mais le secteur des transports a bénéficié de financements extérieurs considérables au cours de la dernière décennie grâce à l'apport de bailleurs de fonds multilatéraux (BIRD, CEE, BAD) ou bilatéraux (Belgique, France, Allemagne...) (9). Ces financements représentent de véritables secours d'urgence au double objectif. D'une part, sauvegarder une voie nationale de plus en plus exclusivement réduite à sa fonction d'exutoire minéralier (à cet égard, les perspectives de paix en Angola pourraient à nouveau modifier les données du problème si le chemin de fer de Benguela était remis en état). D'autre part, permettre un

(7) J.C. Willame, *Zaïre, l'épopée d'Inga*. Chronique d'une prédation industrielle, Paris, L'Harmattan, 1986.

(8) L'usine sidérurgique de Maluku devait traiter des ferrailles de récupération. Projet surdimensionné qu'il fallut se résoudre

à arrêter en 1987, l'usine n'ayant jamais pu produire qu'une quantité insuffisante de tôles et fers à béton.

(9) « Zaïre 1988 », *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2224, juin 1988.

minimum de liaisons inter-régionales pour réduire les risques de dislocation du territoire.

Mais les apports de capitaux n'ont pas eu les effets escomptés par suite de modes de gestion évoquant inévitablement le tonneau des Danaïdes. L'ampleur du « mal zaïrois » a atteint un point où la corruption généralisée est devenue partie intégrante du système de pouvoir tout autant que de redistribution des revenus (10). Les comportements prédateurs ne diffèrent qu'en fonction du niveau social des acteurs (de la survie au quotidien à de véritables stratégies d'enrichissement individuel). À cette situation qui imprègne toute la société zaïroise, s'ajoutent les maux propres à un secteur public qui, par suite de la pléthore des effectifs et d'un déficit de compétence et d'autorité, s'est avéré incapable d'une gestion efficace des ressources humaines. Dans les années qui suivirent l'indépendance, le Zaïre a en effet nationalisé les transports ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens. L'échec de cette politique a conduit par étapes à l'abandon des monopoles publics sauf dans le secteur ferroviaire, lequel, il est vrai, n'offre aucun attrait pour le privé étant donné l'absence totale de perspectives de profit. Parallèlement, une réorganisation des sociétés et offices du secteur public, principalement l'ONATRA (Office national des transports) et la SNCZ (Société nationale des chemins de fer du Zaïre) a été entreprise, sur l'injonction de l'IDA qui subordonne l'ouverture de crédits aux réformes de gestion (11).

Les deux sociétés correspondent à deux sous-systèmes géographiques. L'ONATRA, office à compétences multiples à l'image de l'OTRACO (Office des transports congolais) auquel il succéda en 1971, gère depuis Kinshasa les transports sur le fleuve, les ports fluviaux et maritimes et le CFMK. La SNCZ, dont le siège est à Lubumbashi, regroupe depuis 1974 les compagnies ferroviaires (sauf le CFMK) et les transports fluviaux et lacustres de l'est du pays. L'une et l'autre sociétés souffrent de maux identiques : pléthore d'un personnel (40 000 employés au total) peu efficace parce que mal formé et peu motivé étant donné le niveau très faible des rémunérations. Les avantages sociaux font cependant rechercher ces emplois, lesquels facilitent par ailleurs les multiples applications du « système D » : la consommation de carburant à l'ONATRA, par exemple, excède d'un quart les besoins normaux : il faut bien approvisionner les « kadhafi ». Les recommandations de la BIRD, conformes, ce n'est pas une surprise, aux orientations d'ajustement structurel, tendent, pour assainir la gestion, à réduire le personnel et les coûts excessifs du siège, à décentraliser et mettre en place

(10) *Congo-Zaïre*, Bruxelles, GRIP, 1990. *transports*, Kinshasa, département du Plan,

(11) *Premier projet de réhabilitation des* 1988.

des mécanismes de contrôle grâce à un renforcement de l'encadrement et de l'assistance technique.

Comment changer de politique ?

Ce n'est certes pas une mince affaire car c'est la somme des pratiques politiques vis-à-vis d'un patrimoine largement utilisé pour constituer ou conforter un groupe social de nantis qui est ici visée, de même qu'un jeu social où les solidarités oblitérent la compétence. La population zaïroise dans son ensemble n'ignore rien de ces pratiques ; elle sait que si tels travaux routiers programmés n'ont pas été réalisés, l'argent égaré dans les arcanes de l'Office des routes n'a pas été perdu pour tout le monde. Ces comportements ne sont pas sans rappeler ceux qui, en quelques mois de zaïrianisation, détruisirent en 1974 le tissu économique local, la plupart des nouveaux propriétaires qui se substituaient aux colons n'ayant eu

que sans doute — il conviendra de suivre attentivement les évolutions amorcées le 24 avril 1990 —, malade à coup sûr de ses transports. Quels que soient les changements qui pourraient accompagner la mise en place de la Troisième République, ceux-ci resteront une question prioritaire si le Zaïre ne veut pas se réduire à quelques îlots de modernité, ou de richesse factice comme à Gbadolite, au milieu d'un océan de pauvreté et d'isolement.

Roland Pourtier
Université de Paris I

AVERTISSEMENT

La politique zaïroise d'authenticité, prononcée dans le cadre de la Deuxième République, a remplacé l'usage des prénoms (chrétiens ou musulmans) par celui des post-noms... authentiques. Aussi les références bibliographiques concernant les auteurs zaïrois cités dans les articles de J.P. Panabel et d'Omasambo Tshonda comportent les noms suivis du/ou des post-noms.