

---

## Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF) : la faillite d'un géant et épine dorsale du développement socioéconomique de la région Nord-Est de la République Démocratique du Congo

Jean Eniange ma Ndob<sup>1\*</sup>, Yuma Bin Yuma<sup>2,3\*</sup>, Sylvain Kazadi<sup>4</sup>, Joseph Balsomi Tegen<sup>1</sup>, Célestin Tondi Kikola<sup>4</sup>, Félix Kapapila Tshitoko<sup>5</sup>

<sup>(1)</sup>Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF) (RDC). E-mail : scfufsa@gmail.com

<sup>(2)</sup>Université de Kinshasa. Faculté des Lettres et Sciences Humaines. Département des Sciences Historiques. BP 243 Kinshasa XI (RDC). E-mail : jimmyuma2016@gmail.com

<sup>(3)</sup>Institut Supérieur Pédagogique de Buta. Section Lettres et Sciences Humaines. Département d'Histoire et Sciences Sociales. BP 517 Buta (RDC)

<sup>(4)</sup>Université de Kinshasa. Faculté des Sciences Economiques et de Gestion. Département d'Economie pure. BP 832 Kinshasa XI (RDC)

<sup>(5)</sup>Agence Congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD). Palais de la Nation, Kinshasa/Gombe (RDC).

Reçu le 24 novembre 2020, accepté le 27 janvier 2021, publié en ligne le 8 mars 2021

---

### RESUME

**Description du sujet.** Les chemins de fer des Uélé en sigle VICICONGO, l'actuelle SCFUF ont été les infrastructures de transport les plus emblématiques de la colonisation : outils de contrôle des territoires, d'accès aux espaces enclavés et d'exportation des matières premières. Cette œuvre a été également un organe complémentaire indispensable du grand fleuve, créateur de trafic, instrument de progrès et catalyseur de richesses.

**Objectifs.** L'objectif général du présent article est d'analyser la situation des chemins de fer vicinaux du Congo. Spécifiquement, l'article vise à : (i) faire un état des lieux du réseau ferroviaire de la SCFUF, et (ii) étudier dans quelle mesure, à partir des soubassements socioculturels, économiques et politiques subséquentment obtenus, la réhabilitation de cette voie pourra contribuer de manière pérenne à la stabilité économique, politique et sociale de la région.

**Méthodes.** L'étude porte sur la Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF), ex-Chemins de fer Vicinaux du Congo, en sigle VICICONGO. La méthode historique permettant de focaliser l'attention sur les transformations successives et les continuités a été utilisée. La lecture soutenue des ouvrages, articles, journaux, magazines, fascicules, encyclopédies, etc. relatifs à la région d'étude a permis de collecter les données secondaires. Cette lecture a été appuyée par la recherche à l'Internet et par l'écoute de certaines émissions radio-télévisées, par la visualisation des certains films en rapport avec l'objet de l'étude.

**Résultats.** Les chemins de fer des Uélé ont connu leur temps de gloire dans la première moitié du XXe siècle. Ils furent l'un de plus grands outils de la mise en valeur des ressources naturelles de la région par le pouvoir colonial. Sur le plan spatial, la VICICONGO, a rempli une double finalité, politique et économique qui permettait de désenclaver les Uélé de l'intérieur de façon à les intégrer à l'économie-monde. Elle a été le premier instrument d'intégration territoriale et à même temps, le premier outil du développement. Les chemins de fer vicinaux du Congo présentaient une grande importance à l'essor économique de la région Nord-est du pays. La VICICONGO a permis l'augmentation des revenus familiaux dans la mesure où la distance pour atteindre les marchés a été réduite sensiblement ; l'ouverture de cette voie a facilité l'interaction humaine avec comme conséquence des échanges commerciaux accentués entre les groupes sociaux de divers horizons.

**Conclusion.** Plusieurs analystes de l'époque coloniale et même postcoloniale considèrent la VICICONGO comme étant « l'épine dorsale » pour le développement de toute la région des Uélé. Sans elle, aucune entreprise n'avait son sens d'être dans cette région, malheureusement, la mauvaise gouvernance a poussé cette entreprise au marasme complet de son fonctionnement. Des études plus poussées sur les possibilités de réforme et de relance de cette entreprise dans une dimension globale et intégrée sont d'une importance capitale en vue de reconstruire l'économie et assurer le bien-être de la population.

**Mots-clés :** SCFUF, gouvernance, économie, structuration des territoires, RDC

## ABSTRACT

### **Uélé-Fleuve Railway Company (SCFUF): the bankruptcy of a giant and the backbone of socio-economic development in the northeast region of the Democratic Republic of the Congo**

**Description of the subject.** The Uélé railways in acronym VICICONGO, the current SCFUF, were the most emblematic transport infrastructures of colonization: tools for controlling territories, accessing landlocked areas and exporting raw materials. This work was also an indispensable complementary organ of the great river, creator of traffic, instrument of progress and catalyst of wealth.

**Objectives.** The general objective of this article is to analyze the situation of the Congo's local railways. Specifically, the article aims to: (i) take stock of the SCFUF rail network, and (ii) study to what extent, from the socio-cultural, economic and political foundations subsequently obtained, the rehabilitation of this track could contribute in a sustainable way to the economic, political and social stability of the region.

**Methods.** The study concerns the Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF), formerly the Vicinal Railways of Congo, in acronym VICICONGO. The historical method of focusing attention on successive transformations and continuities was used. The sustained reading of books, articles, newspapers, magazines, booklets, encyclopedias, etc. relating to the study area allowed the collection of secondary data. This reading was supported by Internet research and by listening to certain radio and television broadcasts, by viewing certain films relevant to the subject of the study.

**Results.** The Uélé railways had their heyday in the first half of the 20th century. They were one of the greatest tools in the development of the region's natural resources by the colonial power. Spatially, VICICONGO fulfilled a dual purpose, political and economic, which made it possible to open up the Uele from the interior so as to integrate them into the world economy. It was the first instrument for territorial integration and at the same time, the first tool for development. Congo's regional railways were of great importance to the economic development of the northeastern region of the country. VICICONGO has helped increase family income as the distance to market has been reduced significantly; the opening of this path has facilitated human interaction resulting in increased trade between social groups from various walks of life.

**Conclusion.** Many analysts from the colonial and even post-colonial times see VICICONGO as the "backbone" for the development of the entire Uélé region. Without it, no business made sense to be in this region, unfortunately poor governance drove this business to a complete slump in its operations. Further studies on the possibilities of reforming and relaunching this enterprise in a global and integrated dimension are of paramount importance in order to rebuild the economy and ensure the well-being of the population.

**Keywords :** SCFUF, governance, economy, structuring of territories, DRC

## 1. INTRODUCTION

L'effondrement du système de transport en RDC est le résultat de la détérioration des infrastructures par manque de travaux d'aménagement et d'entretien ainsi que des performances médiocres des institutions en charge de gestion de ces infrastructures.

Il sied de noter que la gouvernance des entreprises fait depuis quelques années, l'objet d'une attention croissante dans la littérature de plusieurs sciences et se trouve au cœur des débats qui traitent les rôles des actionnaires et dirigeants dans les entreprises.

Ainsi, la Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF), ex-Chemins de fer Vicinaux du Congo, en sigle VICICONGO, a connu son heure de gloire dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Il fut un des grands outils de la mise en valeur des ressources dans la région.

L'épopée de ce rail laissa derrière elle de nombreuses victimes, mais quand le train eut vaincu les obstacles, quand les locomotives crachant leurs fumées se mirent à traverser les

forêts et savanes, les populations surent qu'un nouveau temps était arrivé. Ce temps est aujourd'hui révolu. Les vieux cheminots s'en souviennent encore avec nostalgie, ceux d'Aketi-Mungbere, ou ceux qui déploient encore des trésors d'ingéniosité pour maintenir en survie le peu qui reste des Chemins de fer des Uélé (CFU).

Comme pour toute question concernant le Congo, l'évaluation de l'héritage colonial reste indispensable, en dépit de l'éloignement croissant de la période coloniale. Cela est particulièrement vrai dans le domaine ferroviaire, car la plupart des infrastructures ont été mises en place avant le tournant des indépendances. Outils de contrôle territorial et de mise en valeur, la SCFUF est montée à l'assaut des Uélé à partir des bases portuaires d'Aketi. Sur le plan spatial, cette double finalité, politique et économique, permettait de désenclaver cette région de l'intérieur de façon à l'intégrer à l'*économie-monde* (Corneille, 1956). Le réseau ferroviaire des Uélé serait globalement défectueux, suite aux contraintes d'ordre politique,

financier, social et technique ayant marqué l'évolution du Congo. Les externalités qui découlent de la faillite de cette entreprise seraient liées aux antivaleurs qui avaient caractérisées sa gestion pendant la période postcoloniale.

Les chemins de fer vicinaux du Congo seraient l'épine dorsale pour le développement des Uélé et sa déstructuration suite à la mauvaise gouvernance a entraîné des conséquences socioéconomiques incalculables.

L'objectif général du présent article est d'analyser la situation des chemins de fer vicinaux du Congo. Spécifiquement, l'étude vise à : (i) faire un état des lieux du réseau ferroviaire de la SCFUF, (ii) étudier dans quelle mesure, à partir des soubassements socioculturels, économiques et politiques subséquentment obtenus, la réhabilitation de cette voie pourra contribuer de manière pérenne à la stabilité économique, politique et sociale de la région.

L'étude donne des informations pouvant aider à la relance de la Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF). Elle constitue également une base scientifique importante sur laquelle s'appuieront les recherches futures similaires.

## 2. MATERIEL ET METHODES

L'étude porte sur la Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF), ex-Chemins de fer Vicinaux du Congo. La méthode historique permettant de focaliser l'attention sur les transformations successives et les continuités qui ont marqué et transformé les Uélé, en prenant en compte ses différents aspects, tant social, politique, économique que culturel a été utilisée. Elle a permis de décrire ces transformations et ces continuités, de rechercher leurs significations véritables en les replaçant dans leurs contextes historiques successifs de déroulement et de dégager les étapes chronologiques successives.

La lecture soutenue des ouvrages, articles scientifiques, journaux, magazines, fascicules, encyclopédies, etc. relatifs à la région d'étude a permis de collecter les données secondaires. Cette lecture a été appuyée par la recherche à l'Internet et par l'écoute de certaines émissions radio-télévisées, par la visualisation des certains films en rapport avec l'objet de l'étude.

Les recherches ont été menées dans les régions des Uélé. La phase initiale a notamment été marquée par la tenue de plusieurs ateliers à l'ISP/Buta, à l'ISP/Isiro et à l'Université des Uélé. Ces rencontres ont rassemblé des participants venus des localités les plus directement concernées par la SCFUF. Il y a eu ensuite une phase de recherche sur le terrain à Aru, Faradje, Dungu, durant laquelle

un certain nombre de forums de discussion, ateliers et entretiens ont été organisés avec les habitants, les dirigeants locaux, les responsables religieux, etc.

## 3. RESULTATS ET DISCUSSION

### 3.1. De la création de la VICICONGO, actuelle SCFUF

Les richesses minières et la fertilité du sol des Uélé qui permettaient les cultures d'exploitation notamment le maïs, le café, le riz, l'arachide, etc. ont permis au gouvernement colonial de créer plusieurs sociétés : (i) La SEMINORD (Société Minière du Congo Septentrional) ; d'où la déviation lexicale « *séminaire* » couramment utilisée par les exploitants artisanaux qui se font appelés « Njengeneurs », déviation lexicale du mot « ingénieurs », (ii) La COLOMINES (Compagnie Coloniale et Minière) ; elle s'occupait de l'exploitation artisanale des matières premières (or et diamant) de Bondo et ses environs.

En 1909 fut implanté à Wela, localité située à 22 km d'Aketi sur la route Aketi-Buta, la Société commerciale des Uélé, en sigle COMUELE qui exploitait les produits agricoles (coton, huile de palme, caoutchouc, etc.) dans le Bas-Uélé et le Haut-Uélé.

Les activités agricoles poussèrent le Commissaire de District du Bas-Uélé, Landheghe, à rédiger un rapport adressé au Vice-Gouverneur de la Province Orientale à Stanley-Ville. Il s'agissait d'un programme d'action défini dans sa lettre N°1.146 du 13 Mars 1922, dont la teneur était la suivante : « Monsieur le Vice-Gouverneur, j'ai l'honneur de vous exposer ci-dessous un point de vue au sujet de programme d'action à mettre en œuvre dans le Bas-Uélé durant la période quinquennale de 1922-1927. En ce qui nous concerne, nous ne pouvons augmenter la production de coton sélectionné dans la mesure où nous disposerons de moyens de transport appropriés » (Chamarat, 1988).

De ce fait, suite à la surproduction et surtout à l'insuffisance des moyens de transport pour évacuer leurs produits agricoles vers l'extérieur, la CONTONCO (Compagnie Cotonnaire du Congo) et la COMUELE (Compagnie de l'Uélé) demandèrent au près du Gouvernement belge, la construction d'un chemin de fer dans les Uélé. Pour satisfaire leur besoin, le gouvernement colonial belge du Congo passa le 19 Décembre 1923 avec la société commerciale et minière du Congo dont une des branches s'appelle COMUELE, une convention qui chargea la Société Commerciale et Minière du Congo de créer la société des chemins de fer vicinaux du Congo (VICICONGO); et celle-ci était donc une filiale de la COMMINIÈRE (Société Commerciale et Minière du Congo) fondée par les

Barons Josse Allard, Leo de Steenhault et Nagaelmackers et devait s'occuper du transport des produits agricoles et miniers de la CONTONCO, de la COMUELE, de la SEMINORD et de la COLOMINES.

Le 07 Mai 1924, la VICICONGO était constituée et autorisée à fonctionner par arrêté royal du 18 Juin 1924. Cette voie ferrée comme l'indique l'adjectif « vicinal » du latin « vicinus » (voisin), avait pour but la mise en communication des villages.

Pour le maintien de l'ordre et de la soumission lors du déroulement des travaux de construction de cette voie ferrée, le Gouvernement belge confia les travaux à la Force publique sous la Direction du colonel Paulis assisté de deux Lieutenants : Messieurs Gons et Lienart qui se répartissaient les travaux de la manière suivante : (i) Les travaux du tronçon Aketi-Buta furent sous la direction du Commandant Gons ; (ii) Les travaux du tronçon Buta-Andoma-Titule étaient supervisés par le Commandant Lienart ; (iii) En fin, ceux du tronçon Andoma-Mungbere par le Colonel Paulis.

Il est important de noter ici que la construction du chemin de fer Aketi-Bumba a été initiée par le Gouvernement Congolais et exécuté par les entreprises DVV et CVC qui ont commencé en janvier 1971 à Aketi, et le dernier rail fut déposé le 25 Mars 1974 (Nuffel, 1988).

### 3.2. Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve (SCFUF)

Actuellement, la Société des Chemins de Fer Uélé-Fleuve, ex VICICONGO, est une société commerciale ayant son siège social dans le territoire d'Aketi, province de Bas-Uélé et sa direction générale est basée à Kinshasa sur l'avenue du port n° 17, Boulding SNCC au 1er niveau dans la Commune de la Gombe. Dans la configuration actuelle, ces chemins de fer relient le port de Bumba dans la province de la Mongala à la localité de Mungbere (870 km) dans la province de Haut-Uélé via les villes d'Aketi, Buta (Bas-Uélé) et Isiro (Haut-Uélé), Komba-Bondo (121 km) et Andoma-Titule (32 km) dans la Province de Bas-Uélé. Sa voie ferrée a une longueur totale de 1026 km avec un écartement de 0,60 m avec rail de 18 kg/m, 23 kg/m et 33 kg/m. Ce réseau ferroviaire est situé dans la partie Nord-Est de la République Démocratique du Congo.

### 3.3. Uélé : un espace humain et géographique qui se dessine par le rail de la SCFUF

Les peuples vivant le long des rails sont différents les uns des autres d'abord par leur parler, puisque l'on trouve parmi eux des **pygmées** (Walesa et Bambute), des **Soudanais** (Zande, Rambo, Madi,

Ngbetu et Logo) et des populations parlant les langues **bantu** (Budja, Benja, Bati, Benge, Bangbinda, Boa, Budu, Yogo, etc.). Ils sont différents par leur vie matérielle (nourriture, habillement, parures, architecture, économie, etc.), leur organisation sociale (famille, société, propriété, héritage, succession...), leur religion (avant l'Islam et le Christianisme), leurs pratiques sociales (fétichisme, tabous et interdits, totémisme, sociétés secrètes, circoncision...), ainsi que par leur art et littérature.

Certes, ces peuples exerçaient divers travaux et métiers qui, en fait, les obligeaient à se déplacer et à entrer en contact avec les autres. Ces déplacements étaient très fréquents, tant dans les régions septentrionales et centrales, que dans la zone méridionale. Les migrations étaient liées à toutes sortes d'activités économiques, à savoir, l'économie de subsistance, la traite négrière, le commerce caravanier et le commerce légal. Cependant, c'est leur environnement géographique qui, finalement, les a singularisés et unis dans une nouvelle « région » coloniale, puisque la flore et la géologie amenèrent les colonisateurs à diviser l'espace congolais au Nord de l'Equateur en plusieurs zones : (i) Le pays de l'huile de palme partant du Congo-Ubangi au Sud-Ouest de la Province Orientale, était la zone où s'exerçaient les activités des Huileries du Congo Belge (HCB), (ii) Le pays de l'or part en grande partie du District du Kibali-Ituri jusqu'aux routes exploitées par VICICONGO. Toute activité proprement agricole était exclue dans cette zone dont le développement, la construction des routes, l'organisation du transport des marchandises, l'amélioration des plantes agricoles de subsistance, le service médical et scolaire, etc., étaient confiés à la SOKIMO (Société des Mines de Kilo Moto), et (iii) Le pays du coton qui englobait l'ensemble du District des Uélé (Engelhard, 1998).

Malgré quelques petites exploitations d'huiles de palme et des mines, la région vivait au rythme de l'exploitation du coton et la Station de l'INEAC (Institut National pour l'Etude Agronomique du Congo Belge) installée à Bambesa était consacrée à la recherche et l'étude pour l'amélioration des méthodes de culture. L'espace géographique au cœur de cette étude est celui parcouru d'Est en Ouest par ce chemin de fer long de 1026 km, avec deux bretelles de Komba à Bondo zete et d'Andoma à Titule. Il correspond au « pays du coton », et donc aux anciens districts des Uélé répartis aujourd'hui en deux provinces : le Bas-Uélé et le Haut-Uélé.

Le Bas-Uélé est la partie Ouest de l'Uélé, limitée au Nord par la République Centrafricaine ; il s'étend sur une superficie de 148 331 km<sup>2</sup> couverte par les savanes arbustives devenues herbeuses aux confins

septentrionaux. Il compte six territoires, à savoir Aketi, Ango, Bambesa, Bondo, Buta et Poko. Le Haut-Uélé est la porte de la RDC au Sud Soudan ; il mord aussi sur la frontière de la RCA au Nord-Ouest. Sa superficie est de 91 624 km<sup>2</sup> et il comprend six territoires : Dungu, Faradje, Niangara, Rungu, Wamba et Watsa (Vanderlinden, 1961).

Le « pays du coton » était sous le contrôle de deux sociétés : la COTONCO (Compagnie Cotonnière Congolaise) fondée en 1920, et était basée à Niangara pour la région du Haut-Uélé et à Dingila pour le Bas-Uélé, tandis que la SOCOBOM, Société Cotonnière du Nepoko et du Bomokandi avait ses quartiers généraux à Gossamu, près d'Isiro. Quant à la VICICONGO, elle avait le quasi-monopole du transport terrestre et ferroviaire.

La cristallisation de l'interpénétration et de la cohabitation des ethnies induites par COTONCO, SOCOBOM et VICICONGO a entraîné l'apparition d'un nouvel environnement proche d'un melting-pot, possédant une nouvelle identité où se sont développés certains enjeux liés à l'appartenance ethnique. Cette évolution vers le développement d'un régionalisme non tribal s'est déroulée en trois périodes. Le temps de la construction du réseau des chemins de fer VICICONGO (1924-1937) a été celui de la création des conditions primaires de ce phénomène. La période qui suit et qui jusqu'à la proclamation de l'indépendance du Congo, a été celle de leur diffusion par le rail et de l'appropriation par les autochtones, d'une culture de « Bana rails ». La période postcoloniale apparaît comme le temps des confrontations avec des phases récurrentes d'exacerbation de la gabegie financière de cette entreprise (Magrin et Ninot, 2003).

L'impact de la politique acharnée de mise en place des infrastructures ferroviaires sur la mobilité était évident. Dans un premier temps, dans la phase de construction des dites infrastructures, les manœuvriers de l'Est envoyés à l'Ouest ont eu le temps de découvrir les populations de cette région, les ont côtoyés et ont pu découvrir les possibilités d'emploi qui y existaient. Certains se sont installés définitivement et y ont fait souche. D'autres, quand bien même repartis à l'Est, ne tardèrent pas à revenir pendant des périodes conjoncturelles, notamment pendant la période de la crise socioéconomique pour y chercher du travail rémunérateur. C'est le début d'un aller-retour permanent entre l'Est et l'Ouest.

Les infrastructures ferroviaires dans les Uélé et la mobilité à laquelle elles ont conduit, furent un puissant facteur d'intégration et de socialisation conduisant à un nivellement social. À ce titre, elles ont donc joué un rôle important dans le processus de construction de l'Etat-nation moderne congolais. Cette socialisation consista en un processus par

lequel les individus apprirent les modes d'agir et de penser de leur nouvel environnement, les intériorisèrent en les intégrant à leur personnalité et devinrent membres d'un groupe qui a acquis un statut spécifique.

#### **3.4. SCFUF, EX-VICICONGO et l'économie des UELE pendant la colonisation**

Avant l'installation des chemins de fer, l'économie de la Région des Uélé était principalement axée sur l'agriculture : huile de palme, riz, arachide, etc. dont s'occupait la COMUELE. La culture de coton ne se pratiquait qu'aux alentours des lieux d'implantation des usines notamment à Bondo et à Dingila. L'extension de cette culture a été favorisée par l'amélioration de transport. Le coton produit dans les villages était acheminé vers les usines par les trains, surtout vers Bumba et de là à Kinshasa (voie fluviale), puis à Matadi. Les grandes plantations de caféier et palmier à huile furent créées partout le long des voies ferrées. A titre illustratif, nous citons sur la ligne Komba-Bondo, les plantations de café de Lebogo créées en 1958 (102 ha), de Kulu créées en 1950 (130 ha) et de Mangatu créées en 1955 (65 ha).

Sur la ligne Aketi-Isiro, il y avait à : Kana (Palmeraie), Mawa (Palmeraie-Caféier), Egbunda (Palmeraie), Nesu (Caféier et Palmeraie), PLANTADEM (Palmeraie de Dembia), etc. Les paysans qui défrichaient de petits champs juste pour la sécurité alimentaire et nutritionnelle familiale avaient des grands champs car les échanges étaient facilités (Huybrechts, 1970). En outre, les produits de l'Europe et de l'Ouest de la République pouvaient facilement atteindre le Nord-est à travers la VICICONGO.

La présence de la société de transport a été indispensable à la rentabilité de la production dans la région du Nord de l'ex-Zaïre. C'est ce qui faisait dire fièrement aux cheminots des années 1980, que sans eux, on ne parlerait pas positivement de la région des Uélé en particulier et du Zaïre en général : « *Sans Nous C'est Zéro* » ; l'interprétation qui coïncide bien avec le sigle SNCZ.

Les chemins de fer vicinaux du Congo présentaient une grande importance à l'essor économique de la région Nord-est du pays. La VICICONGO a permis l'augmentation des revenus familiaux dans la mesure où la distance pour atteindre les marchés a été réduite sensiblement ; l'ouverture de cette voie a facilité l'interaction humaine avec comme conséquence des échanges commerciaux accentués entre les groupes sociaux de divers horizons.

### **Gouvernance économique en matière de transport pendant la colonisation**

En matière économique, les préoccupations des Européens étaient plus centrées sur les produits d'exportation. Le passage de l'EIC au Congo Belge coïncida avec cette avancée du processus d'exploitation des ressources naturelles. L'entrée en scène du capital privé imprima une nouvelle orientation à l'économie congolaise. Cette politique, inaugurée par la création des sociétés dès 1906, démarra effectivement au cours des années vingt, pour se développer par la suite (Ndaywel à Nziem, 2009).

Par rapport à la bonne gouvernance en matière de transport, les éléments caractéristiques de l'époque coloniale sont :

(i) La création de grandes sociétés privées essentiellement à partir des capitaux belges. On tourna le dos à la politique léopoldienne de faire appel à des capitaux étrangers ; en revanche, en matière foncière, le système de « zone de protection » où la société bénéficiaire de la « terre vacante » avait le monopole de l'achat des produits avait été abandonnée.

En cette matière, Mutamba soutient même que dans ce secteur, le rail fut le gagnant de la révision du plan décennal. Sa part doubla et passa de 10 % en 1949 à 21,9 % des dépenses prévues pour les voies de communications en 1957. Les grandes compagnies ferroviaires, dont la Vicicongo, avaient fait pression pour ne pas perdre leur monopole (Mutamba Makombo Kitatshima, 1995).

(ii) Les entreprises de transport constituées s'organisèrent en trois ou quatre groupes puissants qui contrôlèrent la grande partie de l'activité économique au Congo. Ces trusts, représentés par plusieurs holdings, créèrent à leur tour des sous-holdings possédant une multitude de filiales. L'interpénétration des participations directes, indirectes et croisées, l'association ou la filiation des holdings mères et des holdings filles, produisirent un réseau dense et inextricable d'intérêts et apportèrent une plus grande garantie aux investissements.

### **Gouvernance économique en matière de transport pendant la période postcoloniale**

Au regard de l'histoire de la RDC et de ses dirigeants, la culture de maximisation de la rente, de corruption et d'impunité s'est fortement enracinée dans le pays. Les activités de maximisation de la rente se présentent sous diverses formes : offres ou demandes de pots-de-vin et des paiements illicites reçus ou payés par des responsables de l'Etat, fausses déclarations d'impôt, détournement des fonds publics, conflits d'intérêt des autorités de l'Etat qui détiennent des parts dans des sociétés qui travaillent avec le

gouvernement, abus de pouvoir pour influencer sur les décisions de l'Etat, etc. La culture néfaste de la corruption s'est alors installée à chaque échelon de la vie politique et de l'administration publique congolaise.

Pendant la colonisation, la VICICONGO opérait virtuellement comme un gouvernement dans un gouvernement : gérant des écoles, des plantations pour la production des aliments à l'intention de ses employés, des hôpitaux, des centres sociaux, des infrastructures de transport, d'approvisionnement en eau et des centrales énergétiques. Ce système a fonctionné assez bien pendant la période coloniale. Il a commencé une longue descente aux enfers au milieu de la décennie 70. Le gouvernement du Président Mobutu a longtemps privé cette entreprise, des excédents de trésorerie qu'elle aurait dû utiliser pour l'investissement. Cette pratique s'est poursuivie sous le régime de Laurent Kabila. Vers la fin des années 60, alors que les cours du coton, du café et de l'huile de palme et même de l'or que transportaient les trains de la VICICONGO étaient élevés, cette entreprise n'a pas été capable d'utiliser ses excédents pour la rénovation des installations existantes ou même investir dans les nouvelles technologies, comme l'avaient fait ses concurrents (Wallenborn, 2006).

Les directeurs et hauts cadres de cette entreprise étaient désignés par le gouvernement à partir de Kinshasa sur la base de considérations plutôt politiques que sur leurs aptitudes managériales et techniques. Il y a eu des allégations crédibles de détournements de fonds, de délits d'initiés, et d'autres activités illégales par les responsables de cette entreprise. La main-d'œuvre de cette entreprise était sans commune mesure avec le niveau de production et la conséquence logique était une baisse de la productivité. Cette situation a entraîné des répercussions graves sur la vie les employés et les communautés qui dépendaient des infrastructures et services de cette société. Aujourd'hui, le défi majeur à relever est celui de déterminer ce qu'il faudrait exactement faire de cette entreprise. L'option devra tenir compte des cas particuliers de la main-d'œuvre existante, des engagements sociaux en cours et des difficultés habituelles liées à la restructuration radicale de cette entreprise publique dominante dans les Uélé.

### **3.5. Incapacité de l'Etat à assurer la maintenance des infrastructures de la SCFUF**

Les infrastructures de transport jouent un rôle capital dans l'approvisionnement des centres urbains. L'un des maux les plus palpables en Afrique en général et en RDC en particulier, est la détérioration de ces infrastructures due au manque d'entretien et d'aménagement. Cette situation se manifesta au Congo dès les années qui suivirent

l'indépendance, et aujourd'hui, s'il y a un secteur qui reflète bien la sévère crise que connaît le pays; c'est le réseau ferroviaire de la SCFUF, de la SNCC et de la SCTP qui se trouve en piteux état.

En effet, le Congo-Kinshasa est l'un des pays africains qui pouvait se vanter d'avoir hérité d'une infrastructure ferroviaire viable à l'époque où il accéda à son indépendance. Par le souci de mobilisation autoritaire du surplus agricole, l'Etat colonial avait installé, au cours des années 1920-1930, des infrastructures de transport. Cela commença par l'extension des réseaux ferroviaires et par la réalisation d'une voie nationale qui avait surtout pour but d'intégrer à la fois les régions orientales du Kivu et du Katanga à « l'hinterland » de Matadi, et d'y relier les régions rurales de l'intérieur afin de pouvoir y mobiliser le surplus agricole pour l'exportation. Le Congo disposait d'un réseau routier, fluvial et ferroviaire interconnecté. Suite à l'affaiblissement du pouvoir de l'Etat et l'impréparation de nouveaux dirigeants congolais, ces infrastructures qui permettaient l'acheminement du surplus agricole vers les villes et la cote, et qui reliaient les marchés ruraux aux industries locales n'ont plus été entretenues correctement.

Outre la sous-formation des nouveaux dirigeants après l'indépendance, le manque du personnel qualifié pour ce genre de tâches, nécessitait de recourir à des entreprises étrangères, ce qui augmentait le coût des infrastructures de transport, les dirigeants congolais, d'ailleurs attirés par les projets les plus capitalistiques, n'ont pas su apprécier leur utilité pour approvisionner les centres urbains, et pour relier les différentes régions de ce vaste territoire. L'incapacité de construire ou de maintenir les infrastructures de transport fut aggravée par le clientélisme, la corruption et le comportement prédateur de l'élite congolaise.

### **3.6. Etat des lieux actuels de la SCFUF**

Faute de moyens financiers pour assurer l'entretien régulier, actuellement cinq réseaux de cette voie ferrée ainsi que ses ouvrages d'art sont envahis par la végétation. Jadis, la SCFUF disposait d'un important parc de matériels de traction comprenant les locomotives (marque hitachi, Cockerill). Pour l'instant, par manque de moyens financiers, toutes ces locomotives devenues vétustes sont hors usage. Donc, à l'heure actuelle, la SCFUF n'a plus de locomotives pouvant assurer le transport des produits et autres biens. Vers les années 1996 et 2000, pour pallier à cette situation, et en attendant l'acquisition des nouvelles locomotives, quelques engins légers ont été fabriqués et étaient appelés localement des Autorails, c'est-à-dire, des bus routiers adaptés sur le rail pour le transport de voyageurs. Il y avait également des Camions- rail,

c'est-à-dire, des camions adaptés sur rail pour les transports des marchandises pour assurer un trafic minimum.

### **Matériels remorqués ou tractés (Wagons et Voitures voyageurs)**

La société disposait de plus de 450 wagons toutes catégories confondues (plat, ouvert, fermé, à bétail, citerne, ainsi que les voitures à voyageurs). Par manque de moyens pour le renouvellement des matériels, ces wagons devenus vétustes sont actuellement déclassés. Il n'y a plus de wagons pouvant être traînés par les locomotives pour le trafic des marchandises. La SCFUF compte 16 gares principales et 30 gares secondaires. Après plusieurs années des guerres et rebellions dans la contrée, bon nombre de bâtiments des gares ont été vandalisés et sont à réhabiliter. Quant aux ports, la SCFUF possède deux ports, l'un à Bumba sur le Fleuve Congo et l'autre à Aketi sur la rivière Itimbiri. Le port de Bumba est un port de transit pour les cargos destinés au rail et au fleuve. Bien équipé et entretenu, il peut générer d'importantes recettes. Actuellement, la situation de ce port nécessite un financement pour les travaux de réhabilitation et d'entretien quotidien.

### **Patrimoine immobilier**

Par rapport aux cités des travailleurs, on y trouve à Bumba trois maisons des cadres et 30 pour les agents ; à Isiro, il y a 40 maisons des cadres et 280 pour les agents, à Aketi, on note 32 maisons des cadres et 190 pour les agents, et à Titule, 2 maisons des cadres et 20 pour les agents. Par rapport aux hôtels, il y a : (i) l'hôtel Mangbetu à Isiro (15 chambres Hôtell) ; (ii) l'hôtel Mabinza à Aketi (15 chambres) ; (iii) l'hôtel Bima à Titule (14 chambres) ; (iv) l'hôtel Uélé à Bondo (12 chambres) ; (v) l'hôtel Mongazulu à Buta (12 chambres) ; (vi) l'hôtel Pygmés à Mambasa (14 chambres) ; et (vii) l'hôtel Mahagi à Mahagi (15 chambres). Toutes ces infrastructures hôtelières nécessitent une réhabilitation afin de générer des recettes pour un meilleur fonctionnement de la société.

### **3.7. Economie du Congo indépendant : de 1960 à 1970 et ses conséquences sur la SCFUF**

L'histoire économique du Congo est étroitement liée à cette période par l'éclatement des structures politiques et l'effondrement administratif survenus dès la deuxième semaine d'indépendance, aboutissant dès 1961, au paroxysme de l'anarchie et de la division, conduisant à un processus spasmodique de décomposition pour aboutir vers 1967, aux premières étapes de redressement.

En effet, la croissance de l'économie congolaise avait été stoppée dès la fin de 1960. Cette récession

de nature conjoncturelle n'avait pas été suivie en 1965, comme partout ailleurs, d'une reprise, à cause de l'évolution politique. L'arrêt des investissements privés et la fuite massive des capitaux, de même que la situation précaire des budgets ont conduit au désastre. La décolonisation avait légué par contre au jeune Etat une économie productive admirablement équipée (De Backer, 1968).

Le processus de dislocation politique est tel qu'en 1961, le Congo se trouve morcelé en trois ou quatre zones politiques et par conséquent en zones économiques distinctes. Cette situation prend fin en 1962, mais la dégradation économique et surtout financière s'amplifie. L'année 1963 et le premier trimestre de 1964 semblent marquer un arrêt, grâce à une certaine stabilisation politique, au redressement des marchés mondiaux et à une réforme monétaire insuffisante et tardive mais qui permet un début d'assainissement financier et ralentit un peu d'inflation. Ce redressement précaire ne résout cependant pas les questions politiques fondamentales et n'est suivi d'aucune réorganisation administrative ou financière véritable. A la suite de la rébellion de 1964, tout est compromis à nouveau et les conditions d'une nouvelle inflation sont réunies. Les séquelles des troubles ne sont surmontées qu'en 1966 et en 1967. La réforme monétaire du 24 juin 1967 a permis la mise en place d'un ensemble de mesures de réorganisation administrative et financière et de relance de la production dans un climat de stabilité politique retrouvée (Ela, 2010).

Dans son discours du 30 juin 1973, prononcé devant le Conseil législatif, le Président Mobutu annonce une décision capitale. Faisant référence à la loi dite Bakajika de mai 1966 qui rendait l'Etat congolais propriétaire du sol et du sous-sol, il déclare : « En application de la loi foncière, le Zaïrois devient, enfin, propriétaire de la terre de ses ancêtres. C'est pourquoi, fermes, élevages, plantations, concessions, petits commerces, agences immobilières reviennent aux fils de ce pays » (Anderson, 1978).

Ainsi, l'ordonnance du 30 décembre 1973 expropriera les commerces, entreprises, plantations, etc. possédés par des étrangers. Il s'agit plutôt que d'une nationalisation que d'une « indigénisation » : les biens ne sont pas transférés à la collectivité nationale, mais à des particuliers, sauf en ce qui concerne de grandes entreprises d'exportation dites « stratégiques » qui sont transformées en parastataux.

Dans son discours du 15 août 1974, le Président Mobutu reconnaîtra avec une franchise désarmante que l'opération s'est transformée en curée « (...) à quelques rares exceptions près, et j'insiste sur le mot, rares, la façon dont se sont effectuées les

*attributions et les remises-reprises est une véritable honte pour la plupart des cadres du Mouvement populaire de la révolution »* (Gauthier De Villers, 2016).

La zaïrianisation sera une démarche désastreuse, gâchant les atouts dont dispose alors le pays. Dans tout ceci, il sied de rappeler que l'Etat a longtemps été et, quoique dans une moindre mesure, l'acteur économique dominant, non par son rôle dans la production, mais par l'imposition, l'expropriation, la redistribution de rentes et prébendes prélevées sur les activités et sur les flux de capitaux ; dans ses relations avec les investisseurs et bailleurs de fonds étrangers, il use, voire abuse à ces fins des prérogatives d'un pouvoir souverain.

Cet échec et cette faillite ont débouché sur « l'informalisation » généralisée de la vie économique et sociale d'une part, et d'autre part, sur la « brutalisation » de la société avec les pillages urbains de la première période de transition, les guerres de 1996 et 1998, etc.

Il convient de constater l'étonnante résistance de l'économie congolaise au milieu de la décomposition politique et administrative et en dépit d'une très profonde dégradation financière et monétaire. Elle est la conséquence paradoxale du dualisme économique et de la prédominance du secteur étranger, structure caractéristique du sous-développement qui avait favorisé la détérioration de la situation avant 1960. Mais, c'est la résistance des entreprises agricoles, minières et industrielles européennes qui a sauvé l'économie de la ruine au milieu de la crise politique et qui lui fournit un de ses meilleurs atouts pour l'avenir.

Enfin, le développement industriel s'est affirmé depuis l'indépendance sous l'influence, partiellement artificielle des restrictions à l'importation, de l'impossibilité des transferts, des injections considérables de moyens de paiement et du déplacement des flux monétaires vers des groupes privilégiés de population, davantage orientés vers les produits locaux que les Européens.

La descente aux enfers de la VICICONGO était également liée à l'objection que l'on doit dresser au paradigme de la dépendance qui a trait à l'usage de la notion de capitalisme. Peemans (1997) évoque à ce propos, une forme de « capitalisme embryonnaire sous tutelle multilatérale de l'occident ». Même en qualifiant d'« embryonnaire » ou encore de « rampant », on peut se demander en quoi il est justifié de parler de capitalisme à propos de l'économie politique congolaise (Peemans, 1997).

C'est en cela que Benoît Verhaegen a cherché dans un de ses ouvrages à fonder sa thèse de la domination du capitalisme mondial sur la société



zaïroise. Il soutenait que ce que l'on observe au Zaïre est la constitution d'un « mode de production dépendant » du capitalisme mondial, mais dont la dépendance repose paradoxalement sur l'absence d'un réel développement capitaliste. On assiste ainsi à un système qui, dominé par la valeur d'échange, de la société de consommation » mais qui engendre une « économie de la rareté », s'impose à tous le « désir mimétique » de biens de consommation inaccessibles, ou plutôt seulement accessibles par la violence, le vol, la prostitution, la corruption, les prébendes du pouvoir, etc.

Il y a eu également la question des rapports économiques de dépendance qui s'est posée en termes renouvelés quand, dans la décennie 1970, les investissements directs des firmes multinationales au Congo ont de plus en plus souvent fait place à la réalisation d'investissements pour le compte des maîtres d'ouvrage nationaux, les partenaires étrangers fournissant les crédits, biens et services. La thématique de transfert des technologies » va dès lors envahir la littérature sur le développement.

La VICICONGO, dépendant presque totalement des sociétés agricoles des Uélé, a vu sa faillite par l'achat de trente usines d'égrenage de coton en 1972 par une firme américaine à travers le Ministère de l'Agriculture, pour un montant de sept millions sept cent mille dollars. La décision avait un fort aspect politique, elle répondait à une situation de conflit entre les autorités du pays et une société coloniale, la COTONCO. Verhaegen (1987) cité par Brun (1992), dresse le bilan de l'opération : « *Un matériel très perfectionné, inadapté aux conditions du Zaïre est acheté. Après sa livraison, les responsables zaïrois de l'achat se désintéressent de la suite des opérations. Le matériel est dispersé à travers le pays dans le désordre le plus complet. Aucune des trente usines ne peut être montée complètement et mise en route. Tout le matériel est abandonné sans susciter de réactions notoires de la part de ceux qui avaient commandité l'opération* »

Un autre aspect observé au Congo est celui de la crise de l'endettement et de la dépendance réciproque. Les politiques internationales (occidentales) d'aide à l'Afrique et au Tiers-Monde connaissent alors vers les années 1980, leur grand changement de paradigme. La décennie soixante-dix et les décennies précédentes avaient été celles du développement, ou, pour utiliser un vilain mais utile néologisme, du « développementalisme ». Il naît ainsi un nouveau paradigme, qui était celui de l'ajustement structurel. Il s'agit désormais de délester l'Etat d'une grande partie de ses moyens et attributions, de privatiser un certain nombre d'activités, d'ouvrir l'économie aux règles et mécanismes du marché international. Une décennie plus tard, les bailleurs de fonds renforceront le

paradigme de l'ajustement structurel par l'exigence d'un « ajustement politique ».

Dans sa réflexion sur le développement de l'Afrique, Clever (1992) cité par Peemans (1973), soutient qu'« en matière économique, l'Afrique fait figure de continent pauvre et marginalisé. Depuis la fin de la guerre froide, elle apparaît comme une zone déclassée qui ne représente plus un enjeu géopolitique et diplomatique pour les grandes puissances ». Abondant dans le même ordre d'idées, Emile (Geneviet, 2011) souligne que *les réformes économiques engagées par les gouvernements par rapport à la situation de CFUF pour faire face à une double crise d'endettement extérieur et de déficits budgétaires comprenant alors des mesures de rationalisation des dépenses publiques, de restriction des subventions de l'État aux entreprises publiques et de la privatisation, cela a provoqué une baisse dramatique des emplois salariés, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. et la situation continue de se dégrader* (Geneviet, 2001).

En dehors de ces causes directes de la crise d'emplois dans le secteur formel, existent également des causes lointaines liées à la stagnation du secteur privé et à la faiblesse des capacités entrepreneuriales dans les pays (mauvaise gestion des grandes unités de production, absence de soutien aux petites et moyennes entreprises, trop de dépendances économiques par rapport aux pays développés, etc.).

En effet, la RDC est dans une de crise cumulative définie à la fois comme crise des processus de développement au Sud, mais aussi dans un monde dont les interdépendances sont multiples et devenues incontournables ; crise des modèles de développement et des idéologies qui sous-tendent les politiques et les structures des États, crise des savoirs engendrés par l'éclatement des champs du développement et les décalages de la théorie face à des réalités mal analysées (Gide, 1999).

Les conditions de vie déplorables dans lesquelles des millions des Congolais se retrouvent tant en ville qu'en milieu rural, conditions décriées dans l'exposé de motif et le préambule de la constitution de la République Démocratique du Congo : « *La République Démocratique du Congo est confrontée à des crises politiques récurrentes dont l'une des causes fondamentales est la contestation de la légitimité des institutions et leurs animateurs (...); l'injustice avec ses corollaires, l'impunité, le népotisme, le régionalisme, le tribalisme, le clanisme et le clientélisme par leurs multiples vicissitudes, sont à l'origine de l'inversion générale des valeurs et de la ruine du pays...* » (Peemans, 1973 ; Gide, 1999).

Pour les autres analystes, ces conditions infrahumaines ont pour causes, par rapport à l'histoire immédiate, les « rébellions ou guerres civiles, pillages, guerres d'agression, guerres de pillage des ressources du pays. Elles ont aussi pour nom « dette à l'égard des pays de l'Occident ».

### **3.8. Coopération des secteurs public et privé pour la relance de la SCFUF**

Depuis plus plusieurs années, Mumbanza (2005) ne cesse de répéter que l'Afrique est le continent de la faim et de la malnutrition par excellence, tout en étant le continent du luxe et du gaspillage, de la corruption et surtout de l'inconscience. C'est là une autre façon de rappeler ce que Dumont appelait dès les années 1960, le mauvais départ de l'Afrique noire. Et pourtant, personne n'est préoccupée de connaître les racines profondes de ce drame et de suivre de près son processus pour proposer des solutions qui s'imposent. Pour venir en aide aux hommes les plus pauvres de la planète, la Communauté internationale dispose d'une gamme d'organisations caritatives qui sont à pied d'œuvre sur tous les fronts. Ces organisations s'adressent toujours aux pays nantis pour rassembler les vivres et les médicaments nécessaires en vue de sauver les vies humaines les plus menacées, sans pouvoir, hélas, garantir le lendemain. C'est pourquoi, une action de longue durée nécessite une nouvelle manière de voir et d'agir pour accomplir le programme dont il est question plus haut, par les Africains eux-mêmes et pour les Africains, avec l'aide des autres si possible (Mumbanza, 2005).

Ainsi, les moyens nécessaires pour réaliser une coopération des secteurs public et privé sont entre autres de :

(i) Maintenir cette entreprise dans le giron de l'Etat et conserver l'architecture actuelle de gestion, rechercher des financements pour restaurer les niveaux de production et assurer la continuité dans la fourniture des services sociaux essentiels. Cela nécessiterait d'obtenir le soutien d'organisations internationales. Toutefois, la plupart des institutions internationales de développement s'abstiennent d'investir directement dans des entreprises publiques, préférant mettre l'accent sur le développement du secteur privé. Par ailleurs, l'histoire de la gestion des entreprises publiques en RDC, comme dans nombre d'autres pays africains, montre que cela n'est pas la meilleure manière de gestion des entreprises, ou de soulagement du trésor public du fardeau d'interventions financières incessantes et croissantes.

(ii) S'atteler à coter les entreprises publiques sur les marchés financiers internationaux. Cette approche a été testée avec un succès relatif par des entreprises publiques d'autres pays qui ont connu les mêmes problèmes que la RDC. Cependant, dans la plupart des cas, la gestion de l'entreprise nouvellement

cotée en bourse est sous contrôle privé, l'Etat n'ayant qu'un intérêt passif. Pour remplir les critères nécessaires à l'introduction en bourse, une diligence sur les plans technique, financier et juridique est également requise, ainsi que des audits. Puisqu'à l'heure actuelle, les entreprises publiques de la RDC fonctionnent à perte, l'offre publique de vente devra être soigneusement structurée pour mettre en exergue les futures perspectives de développement de nouvelles réserves minières, très probablement en association avec des entreprises privées. L'introduction réussie des entreprises minières publiques sur les marchés publics va aussi dépendre de la robustesse des cours des produits de base et de la disponibilité du capital-risque sur le marché des valeurs mobilières.

(iii) Acquérir un partenaire privé stratégique qui détient la majorité des parts et exerce un contrôle total sur la gestion de l'entreprise. Face à la presse en juin 2007, la Ministre du Portefeuille avait déclaré que l'Etat ouvrirait le capital des entreprises publiques, y compris la VICICONGO, aux opérateurs privés. L'Etat doit s'assurer que les actions sont correctement valorisées, et tenir compte de la valeur actualisée des futurs flux de dividendes issus des opérations qui pourraient être menées avec des partenaires. En plus, on peut recourir au processus d'appel d'offres pour sélectionner le partenaire le plus approprié à des conditions favorables. Le processus de sélection doit aussi tenir compte de la manière dont les actionnaires majoritaires envisageraient de gérer l'entreprise et d'exploiter ses actifs à long terme. D'autres pays ont connu des incidents malheureux où les nouveaux propriétaires dépouillaient l'entreprise de ses actifs, sans tenir compte des conséquences à long terme pour l'Etat ou les communautés locales. La responsabilité pour le passif environnemental et social doit être clairement débattue et entendue par l'Etat et les actionnaires privés.

### **Relance de la SCFUF**

Le plan de relance de la VICICONGO comporte deux volets :

#### **A court terme**

**Il est important de réaliser :** (i) la reprise de l'exploitation routière par l'acquisition des bus long courrier pour les transports des voyageurs et les camions cargos pour les transports des marchandises ; (ii) l'acquisition de locomotives et Wagons reconditionnés adaptés à l'écartement de 0,60 m ; (iii) l'acquisition des appareils des communications ; (iv) la réhabilitation des rails, gares et entrepôts ; (v) l'équipement des ateliers des maintenances, et (vi) La réhabilitation des infrastructures hôtelières capables de générer les recettes pour l'entreprise.

### A moyen et long terme

La modernisation et la construction des nouvelles lignes des chemins de fer à écartement standard (1,435 m) entre le port de Bumba (Mongala) et la localité de Aru (Ituri), pour un total de 1217 km s'avère indispensable. Ce projet coïncidera à celui du Corridor nord qui relie le port maritime de Mombasa au réseau de la SCFUF en passant par l'Ouganda.

En effet, le Congo d'aujourd'hui est le produit de son histoire mouvementée, un siècle de colonisation brutale, trente ans marqués par la Guerre Froide et la mauvaise gouvernance. Les dirigeants, par affairisme, ont moins doté le pays d'instruments de souveraineté et de développement.

La diminution du contrôle de l'Etat sur ses ressources et frontières a favorisé l'informatisation, la criminalisation et l'internationalisation de l'exploitation sauvage des ressources naturelles du Congo, composées essentiellement de diamants, or, cuivre, cobalt bois etc., et plus récemment, de colombo-tantalite (ou coltan). Le Congo s'est ainsi vu pénétrer par des réseaux internationaux mafieux qui travaillent souvent en marge des lois et passent outre aux structures étatiques existantes, avec la complicité des dirigeants congolais.

Les Uélé contemporains ont connu un grand recul par rapport à l'époque coloniale, tant au niveau social qu'économique. Toutes les données chiffrées, tant de l'importation que de l'exportation qui étaient générées par la VICICONGO, l'actuelle SCFUF, n'ont fait que basculer très négativement vers le bas.

La période de la colonisation belge du Congo, s'est caractérisée par une mise en valeur des ressources naturelles de cet immense pays (caoutchouc d'abord, huile de palme, cuivre, étain, diamant, etc.) et par des efforts en matière d'agriculture mais principalement tournés vers l'exportation et appuyés par les chemins de fer. La Belgique était ainsi arrivée à des performances non négligeables. Elle avait ainsi permis au Congo d'être propulsé sur la scène internationale et de devenir un enjeu mondial.

Compte tenu des besoins énormes dans le financement de nouvelles infrastructures et de la restauration des infrastructures existantes, il est extrêmement important pour le Gouvernement et les différents partenaires au développement, de coordonner leurs plans d'intervention pour accroître l'enveloppe des ressources et optimiser l'allocation des ressources. Une meilleure harmonisation du financement public permettrait également de maximiser son rôle de catalyseur en attirant des financements privés dans le secteur.

Une reprise de l'économie ne serait envisageable que si les Uélé s'engageaient à répondre à un certain nombre de grands défis auxquels ils sont confrontés. Il doit s'atteler à l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires pour casser son isolement et lui permettre de relancer sa production. Cela implique des progrès dans le domaine des communications. Il doit également œuvrer à l'amélioration, tant quantitative que qualitative de l'enseignement et des services de santé. Le dernier défi, qui est aussi un formidable atout, est celui du tourisme. Le patrimoine des Uélé dans le domaine naturel comme dans le domaine culturel représente un atout sur le plan touristique. Si la réserve de Rubi-Telé, le Parc national de la Garamba et la réserve de faune à okapis sont déjà mondialement connus, les cavernes préhistoriques de la Nembiliki, le village d'Ekibondo ou le château de Dungu sont des trésors qu'il suffirait de réhabiliter ou de restaurer pour faire travailler à nouveau l'imagination des voyageurs et des touristes, et cela ne pourra être valorisé que par la présence de la SCFUF qui est l'épine dorsale du développement des Uélé.

### 4. CONCLUSION

Le Congo-Kinshasa est l'un des pays africains qui pouvait se vanter d'avoir hérité d'une infrastructure de transport viable à l'époque où il accéda à son indépendance. L'Etat colonial avait installé au cours des années 1920-1930, des infrastructures de transport viable. Cela commença par l'extension des réseaux ferroviaires et par la réalisation d'une voie nationale qui avait surtout pour but d'intégrer à la fois les régions orientales du Kivu et du Katanga à « l'hinterland » de Matadi, et d'y relier les régions rurales de l'intérieur afin de pouvoir y mobiliser le surplus agricole pour l'exportation. Suite à l'affaiblissement du pouvoir de l'Etat et l'impréparation de nouveaux dirigeants congolais, ces infrastructures qui permettaient l'acheminement des produits vers les villes et les côtes, et qui reliaient les marchés ruraux aux industries locales n'ont plus été entretenues correctement.

A cause de nombreuses ressources naturelles, la corruption s'est très vite installée, sous le régime du Président Mobutu (1965-1997), avec une mainmise du pouvoir sur l'économie pour en détourner les profits dans le cadre d'un enrichissement personnel. La désorganisation du pays était telle qu'au début des années 1990, l'économie souterraine du Congo était estimée à trois fois le montant officiel du PIB et c'est l'une des raisons qui avait poussé la SCFUF à la faillite. L'histoire économique récente de la RDC est jalonnée de plusieurs tentatives d'assainissement et de redressement de l'économie. Confronté aux déséquilibres financiers, à la montée de l'endettement et à la stagnation de la production, le pays a été contraint, dans les années 1970 et

1980, à adopter les politiques de stabilisation et d'ajustement structurel recommandées par le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM).

Malgré la succession de plans économiques financés par les institutions financières internationales depuis l'accession à l'indépendance, l'inflation, le déficit budgétaire et la dette du pays, qualifiée par la suite de « dette odieuse », n'ont fait que croître. La République Démocratique du Congo fut incapable de faire face aux échéances de paiement de la dette et les lignes de crédit du FMI furent arrêtées ; et cela a emporté la SCFUF aux enfers.

Des études prenant en compte les aspects économiques, sociaux, culturels et environnementaux sont nécessaires en vue de trouver des voies et moyens pouvant permettre la relance de la SCFUF.

### Remerciement

Les auteurs remercient l'Agence congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD) pour l'appui apporté à la publication de cet article.

### Références

Anderson P., 1978. *L'Etat absolutiste. Ses origines et ses voies. I. L'Europe de l'Ouest*, Paris, Maspero, 321 p.

Brun J., 1992. Le concept de mobilité résidentielle : enjeux théoriques, enjeux idéologiques. *Les cahiers de l'habitat*, 18, 15-19.

Chamarat G., 1998. *Identités individuelles, identités collectives*. Paris, Caen, 406 p.

Corneille H., 1956. *La Vicicongo et les villes de l'Uélé*, Bruxelles, 132 p.

De Backer E.E., 1968. Réseau routier, in *Livre Blanc. Apport scientifique de la Belgique au développement de l'Afrique centrale*. Bruxelles, ARSOM, t. III., pp. 905-1005.

Ela J.M., 2010. *Travail et entreprises en Afrique. Les fondements sociaux de la réussite économique*, Paris, Karthala, 388 p.

Engelhard PH., 1998. *L'Afrique, miroir du monde ? Plaidoyer pour une nouvelle économie*. Paris, Arlea, 208 p.

Gauthier De Villers, 2016. *Histoire du politique au Congo-Kinshasa. Les concepts de l'épreuve*. Paris, l'Harmattan, 194 p.

Geneviev E., 2011. *Rôle des infrastructures routières dans l'intégration économique et territoriale de la RDC*. Bruxelles, MRAC, 94 p.

Gide A., 1999. *L'économie du Congo après la deuxième guerre mondiale*, Paris, Gallimard, 296 p.

Huybrechts A., 1970. *Les transports et structures de développement au Congo*. Etude du progrès économique de 1900 à 1970. Paris-La Haye : Mouton, 482 p.

Magrin G. & Ninot O., 2003. *Les zones soudaniennes du Tchad et du Sénégal : deux sud enclavés entre mondialisation et marginalisation. Espaces, Populations, Sociétés*, Paris, Karthala, 190 p.

Mumbanza Mwa Bawele, J.E., 2005. Comment tirer l'Afrique du gouffre des conflits et de la faim au début du XXIe siècle ? *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences humaines*, V(VI), 435-462.

Mutamba Makombo Kitatshima J.M., 1995. *Du Congo Belge au Congo indépendant 1940-1960. Emergence des « Evolués » et genèse du nationalisme*. Kinshasa, Publications de l'Institut de Formation et d'Etudes Politiques, 396 p.

Ndaywel è Nziem I., 2009. *Nouvelle histoire du Congo. Des origines à la République Démocratique*, Bruxelles, Le Cri, 876 p.

Nuffel M. B. (dir.), 1988. *Transports terrestres au Congo: évolution en volume, calcul d'élasticité*, Paris, Université de IEDES, 207 p.

Peemans J.P.H., 1973. Le rôle de l'Etat dans la mobilisation de la force de travail au Congo. *Contradictions*, 4, 101-125.

Peemans, J.P., 1997. Le Zaïre sous le régime Mobutu. Les grandes étapes de l'évolution économique et sociale. *Le Congo Zaïre au gré du XXe siècle. Etat, économie, société 1880-1990*, Paris, Montréal, L'Harmattan, 395 p.

Vanderlinden J., 1961. *Principes de droit foncier Zande*, Bruxelles, Editions CEMUBAC, 218 p.

Wallenborn N., 2006. *L'historien, la parole des gens et l'écriture de l'histoire. Le témoignage à l'aube du XXIe siècle*, Loveral, Editions Labor, 182 p.