

---

## Les voies ferroviaires en République Démocratique du Congo : analyse historique et socioéconomique (Synthèse bibliographique)

Yuma Bin Yuma<sup>1,2</sup>, Ernest Kiangu Sindani<sup>1</sup>

<sup>(1)</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>(2)</sup>Institut Supérieur Pédagogique de Buta. Section Lettres et Sciences Humaines. Département d'Histoire et Sciences Sociales. BP 517 Buta (RDC).

Reçu le 15 novembre 2020, accepté le 15 janvier 2021, publié en ligne le 8 mars 2021

---

### RESUME

**Description du sujet.** Le transport ferroviaire constitue l'un des moyens de communication qui a joué un rôle socioéconomique indéniable au Congo pendant la colonisation. Avec la construction des chemins de fer du Congo, plusieurs ethnies ont été mises ensemble, et il s'est créé un sentiment d'appartenir à une même entité politique, économique et sociale.

**Littérature.** La mise en place des voies de communication ferroviaire au Congo pendant la période coloniale et relayés par les pouvoirs publics après l'indépendance ont impulsé, à travers la mobilité à laquelle ils ont donné lieu, une certaine dynamique au sein de la population. Le total de tous les réseaux ferroviaires coloniaux était de 5 152 km. La capacité de transport de ces quatre organismes en 1959 était la suivante : (i) 509 locomotives représentant une puissance de traction de 5 378 tonnes ; (ii) 8 658 wagons représentant une capacité de chargement de 271 000 tonnes, (iii) le personnel employé était de 2 450 Européens et 72 000 Congolais. Les chemins de fer ont été le moteur du développement du secteur agricole du Congo, des exportations des minerais, bref, de la croissance économique du pays.

**Conclusion.** La reconstruction de l'Etat doit aller de pair avec celle des infrastructures de communication, condition essentielle du contrôle territorial et de la relance de l'économie d'échange. La réalisation des Objectifs du Développement Durable (ODD) et la participation de la RDC à la zone de libre-échange continentale ne seront possibles que lorsque la République Démocratique du Congo mettra en place un système de transport multimodal et interconnecté qui place les voies ferroviaires et navigables au centre de ce réseau.

**Mots-clés :** Chemins de fer, impact socioéconomique, désenclavement, intégration régionale, RDC

### ABSTRACT

**Railways in the Democratic Republic of Congo: historical and socioeconomic analysis (Bibliographic synthesis)**

**Description of the subject.** Rail transport is one of the means of communication that played an undeniable socioeconomic role in Congo during colonization. With the construction of Congo's railways, several ethnicities were brought together, and a feeling of belonging to the same political, economic and social entity was created.

**Literature.** The establishment of railways in the Congo during the colonial period and relayed by the public authorities after independence, through the mobility to which they gave rise, impelled a certain dynamic within the population. The total of all colonial rail networks was 5,152 km. The carrying capacity of these four organizations in 1959 was as follows: (i) 509 locomotives representing a pulling power of 5,378 tons; (ii) 8,658 wagons representing a loading capacity of 271,000 tonnes, (iii) the staff employed was 2,450 Europeans and 72,000 Congolese. The railways have been the engine of the development of the agricultural sector of Congo, of the exports of minerals, in short, of the economic growth of the country.

**Conclusion.** The reconstruction of the state must go hand in hand with that of communication infrastructures, an essential condition for territorial control and the revival of the exchange economy. The achievement of the Sustainable Development Goals (SDGs) and the participation of the DRC in the continental free trade area will only be possible when the Democratic Republic of the Congo sets up a multimodal and interconnected transport system that places railways and waterways at the center of this network.

**Keywords.** Railways, socioeconomic impact, opening up, regional integration, DRC

---

## 1. INTRODUCTION

Le transport est le secteur clé pour le développement d'une société. En effet, dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant car il facilite non seulement les échanges entre les agents économiques, mais également, il améliore la circulation des personnes et des biens, des idées et des services, ainsi que le raffermissement des liens d'amitié et de fraternité entre les peuples. La RDC est un pays immense dont plusieurs contrées sont encore enclavées à ce jour. De ce fait, elle nécessite des systèmes de transport adéquats, efficaces et multimodal, car l'intégration des différents systèmes de transport adaptés à son espace physique conditionne en majeure partie son développement.

Quel est ce pays dit actuellement développé et dont le système de transports reste sous-développé ? Et quel est ce pays où les transports sont très efficaces, modernes, développés et qui est engourdi dans le sous-développement ?

Il existe un lien entre les transports et la croissance économique d'une part, et entre les transports et le développement d'autre part, des relations de synergie et d'interdépendance qui sont indéniables, fonctionnelles et mêmes nécessaires. C'est du reste pour cela que les transports doivent constituer un élément indispensable de la politique économique d'un pays (Bongoy, 2012).

Le rôle du chemin de fer a été de servir la colonisation et d'alimenter le commerce avec l'Europe, c'est-à-dire, une économie d'échanges différente de ce que connaissaient auparavant les Africains habitués à commercer à l'intérieur du continent, notamment avec un vaste réseau de pistes. Toutefois, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, les Africains avaient pris l'habitude de réaliser des échanges avec les Européens, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer contribua à augmenter le trafic d'évacuation des productions agricoles, agro-forestières et minières, notamment avec l'établissement de compagnies de commerce européennes dans les comptoirs (Portugais, Anglais, Français), qui ont progressivement détourné de leurs anciennes routes les commerçants Africains. Toutefois, les colons ont donné la priorité aux littoraux, favorisant la création de villes et le développement des villes-ports, points de départ vers l'Europe. En conséquence, l'économie d'exportation coloniale a entraîné un véritable retournement des espaces africains (Baillaud, 2006).

Le rôle du chemin de fer durant la colonisation a été de faciliter le transport des pondéreux, et en somme, de satisfaire les besoins socio-économiques des colons, et d'asseoir le pouvoir **colonial, même**

si certaines populations arrivaient à profiter du train ou de ses effets.

C'est cette volonté de changement dans laquelle s'enfermera les populations congolaises qui légitime la question principale de cette recherche : En quoi les chemins de fer du Congo ont-ils contribué à organiser l'espace national et à y favoriser la mobilité des populations pendant la période coloniale ? ».

En effet, les infrastructures ferroviaires ont bouleversé le mode de vie des populations congolaises. Les chemins de fer devinrent donc l'élément cardinal d'intégration spatiale et sociale du Congo, où ils entreprirent d'organiser l'espace et impulsèrent une nouvelle dynamique identitaire dont la pointe fut les agglomérations nées de la mobilité ferroviaire.

La méthode historique permettant de focaliser une attention sur les transformations successives et les continuités qui ont marqué et transformé le Congo, en prenant en compte ses différents aspects (social, politique, économique et culturel) a été employée. Elle a permis de décrire ces transformations et continuités, de rechercher leurs significations véritables en les replaçant dans leurs contextes historiques successifs de déroulement et de dégager les étapes chronologiques successives.

L'étude s'est plus focalisée sur la lecture soutenue des ouvrages, articles scientifiques, journaux, magazines, fascicules, encyclopédies, dictionnaires, etc. Cette lecture bibliographique 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 d'étude.

Le récit de vie a été aussi utilisé, car il est une synthèse globalisante d'une histoire singulière contextualisée dans l'histoire familiale, sociétale, culturelle, et parfois dans la grande histoire. Quelques entretiens (non directif) pour recueillir des informations en relation avec des objectifs fixés a été aussi effectué (Aktouf, 1987). Ils ont concerné les acteurs sociopolitiques, les observateurs nationaux et internationaux, les chercheurs et les enseignants sur l'objet de l'étude.

Pour le traitement des données, la triangulation de l'analyse descriptive appliquée aussi bien aux documents (analyse documentaire) qu'à la communication verbale (entretiens, messages, discours, débats, partage, etc.) et à la communication écrite (textes, archives, etc.) a été utilisée. La réflexivité critique pour interpréter toutes ces données recueillies fut également employée.

L'objectif global de l'étude consiste à faire une analyse historique et socioéconomique des voies

ferroviaires de la République Démocratique du Congo. Spécifiquement, la recherche vise à rappeler le rôle socioéconomique des chemins de fer coloniaux. En effet, les chemins de fer n'ont pas été tracés pour des raisons touristiques et esthétiques mais plutôt pour désenclaver le pays et accélérer le progrès.

Cette étude constitue une contribution à l'épanouissement des connaissances sur l'histoire en général et sur l'histoire socio-économique en particulier. Elle permet de mieux comprendre la politique coloniale en matière de transport, la pertinence des voies ferrées dans un pays enclavé et isolé par des biefs non navigables à l'exemple du Congo.

## 2. CHEMINS DE FER DU CONGO ENTRE ECONOMIE ET GEOPOLITIQUE : DES CHOIX CRUCIAUX

La RDC a hérité d'un système de transport multimodal fondé initialement sur la complémentarité entre la voie d'eau et le rail, celui-ci permettant de contourner les sections non navigables. La « voie nationale », destinée à relier le Katanga à Matadi, a été conçue elle aussi sur le modèle fluvio-ferroviaire. Les routes servaient de voies de rabattement vers le réseau navigable ou ferroviaire, les ports et les gares constituant autant de nœuds d'un système complexe qui fut performant. La chaîne s'est brisée après l'indépendance faute d'un encadrement efficace (Caron, 1997).

Pourquoi fallait-il un chemin de fer au Congo ? En 1878, quand Stanley revient, après avoir traversé l'Afrique d'Est en Ouest, il résume les conclusions de son héroïque traversée par cette boutade : « *Sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny* ». Les renseignements que rapporte Stanley vont avoir des répercussions énormes. Ainsi donc, un fleuve majestueux, renforcé par de multiples et puissants affluents, s'étend, à travers l'immensité congolaise, un admirable réseau de voies navigables. Ce monde nouveau recèle d'énormes ressources, mais ce fleuve n'est navigable que jusqu'au Stanley-pool. Du Stanley-pool à Matadi, se dresse l'obstacle des cataractes, sur une longueur d'environ 350 kilomètres et la partie navigable du fleuve Congo cesse d'exister : il n'est qu'une impressionnante succession de rapides et de cataractes. Cet obstacle a constitué pendant des siècles une barrière infranchissable devant laquelle se sont arrêtées la « *civilisation moderne* » et la colonisation. D'où la nécessité impérieuse de créer un chemin de fer (Martens, 1947).

Ainsi, pendant la colonisation, les chemins de fer congolais ont été des infrastructures de transport les

plus emblématiques : outils de contrôle des territoires, d'accès aux espaces enclavés, d'exportation des matières premières. Ils ont connu leur temps de gloire dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Ce réseau ferroviaire constituait une véritable épine dorsale du transport au Congo. A certains endroits, comme dans la partie Nord-Est de la RDC, le rail avait beaucoup plus de raison d'être que la route qui n'était alors qu'un support à la voie ferrée (Figure 1).

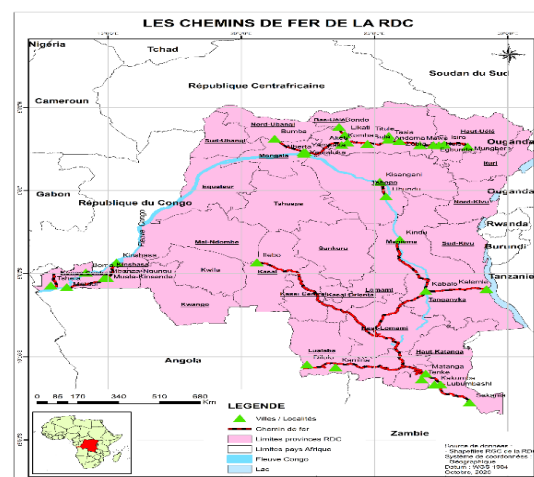


Figure 1. Carte des chemins de fer du Congo

D'aucuns poseraient la question du rôle de ces chemins de fer durant la colonisation, pourquoi ont-ils été construits ? Pourtier donne ainsi une synthèse pour l'ensemble des voies de communication : « *Les voies de communication furent destinées dans un premier temps au contrôle territorial, à l'encadrement des populations à se soumettre à l'ordre colonial qui supposait qu'elles fussent facilement accessibles par la force publique et au drainage des matières premières vers les ports d'exportation. Mais, les infrastructures de transport terrestre furent aussi les voies de diffusion du progrès et d'ouverture des espaces enclavés. Les dynamiques de changement se sont moulées sur les axes et les réseaux de communication qui irriguent le tissu spatial en s'arrimant aux centres urbains. La réalisation des infrastructures routières et ferroviaires a constitué partout l'ossature de l'aménagement du territoire* » (Pourtier, 1959).

A travers une lettre adressée à Albert Thys, on peut lire : Cher Monsieur, mon mari Stanley me prie de vous écrire à sa dictée ce qui suit: « *Monsieur Major, ...je suis d'opinion que ce chemin de fer au cœur de l'Afrique est un des plus importants pour la perpétuation des efforts pour la civilisation de l'Afrique centrale et non seulement pour la civilisation mais absolument essentiel pour assurer la coopération de la jeune nation belge...alors le Congo deviendra une magnifique colonie hautement apprécié* » (Source : MRAC, 1780).

Aux yeux du colonisateur, seules les voies ferrées étaient appelées à jouer un rôle majeur dans le développement du pays. Bref, l'essor du Congo était fonction de construction des chemins de fer. Autrement dit, la solution aux problèmes de transport et de communication était la base du développement du Congo. Dans cet ordre d'idées, un président du groupe de transport au Congo-Belge déclarait en 1958 que : « l'obtention par le Congo d'une unité politique et sociale était fonction de transport et de communication ».

Cette idée, bien que venue après la création des chemins de fer, renforçait le but de leur présence au Congo (Ndaywel, 2009). Ainsi, il a été décidé de construire dès la fin du 19<sup>e</sup> et le début du 20<sup>ème</sup> siècle, les réseaux des chemins de fer ci-après : (i) Réseaux **OTRACO** (Office des transports au Congo) : Matadi-Léopoldville (366 km) ; Boma-Tshela (140 km) ; Uvira-Kamaniola (abandonné) (506 km) ; (ii) Réseaux **BCK** (Compagnie de Chemin de fer du Congo Supérieur) : Sakania-Bukama (710 km) ; Bukama-Port-Francqui (1 123 km) ; Tenke-Dilolo (522 km) ; Kamina-Kabongo (201 km) ; Embranchements divers (92 km) ; (iii) Réseaux **CFL** (Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs) : Stanleyville -Ponthierville (125 km) ; Kindu-Albertville (714 km) ; Kongolo-Kabalo (75 km) ; Kabalo-Kabongo (245 km) ; (iv) Réseaux **CVC** (Chemins de fer Vicinaux du Congo) (839 km).

Le total de tous les réseaux était de 5 152 km. La capacité de transport de ces quatre organismes en 1959 était la suivante : (i) 509 locomotives représentant une puissance de traction de 5 378 tonnes ; (ii) 8 658 wagons représentant une capacité de chargement de 271 000 tonnes, (iii) Le personnel employé était de 2 450 Européens et 72 000 Congolais.

Un vaste programme de modernisation des réseaux ferroviaires avait bien évolué sur le plan de la manutention et de la mécanisation sur les lignes, dans les gares et dans les services portuaires, ainsi que l'électrification d'une partie de la ligne du BCK.

### 3. MERITES DES CHEMINS DE FER COLONIAUX

C'est dans sa capacité à transporter de grosses cargaisons de façon fiable et pour un coût moindre que le transport routier que réside potentiellement le principal avantage concurrentiel du rail. Il y a également la grande régularité des transports ; l'organisation pratique du chargement et du déchargement, le coût relativement faible du transport de marchandises par rail, ainsi que la disponibilité de remises. Les chemins de fer offrent également des itinéraires de contournement des

points de saturation, tout en assurant le désenclavement des zones où les routes sont difficiles à construire.

Les chemins de fer coloniaux au Congo ont été montés à l'assaut du continent à partir des bases portuaires de la pénétration coloniale. Sur le plan spatial, cette double finalité, politique et économique, permettait de désenclaver les pays de l'intérieur de façon à les intégrer à l'économie du monde. Le chemin de fer a été le premier instrument d'intégration territoriale, le premier outil de ce qu'on n'appelait pas encore le développement. Peu avant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les voies ferrées du Congo étaient le fer de lance du progrès et porteuses de rêves prométhéens dans le pays (Gascon, 2006).

Les chemins de fer du Congo avaient facilité, non seulement la rencontre entre l'offre et la demande, mais aussi écourté le temps nécessaire pour que se rencontrent l'offre et la demande. Puisque, d'un côté, « le temps c'est de l'argent », et comme de l'autre côté, le transport écourté (économise) de l'argent, celui-ci a joué un rôle non négligeable dans l'accumulation du capital et la mobilisation des ressources investissables. Ils ont été également un facteur de paix entre les différentes contrées du Congo. Ils avaient renforcé la solidarité, contribué à une meilleure connaissance des uns et des autres, encouragé et facilité le tourisme et, par ricochet, contribué, entre autres, à la création d'emplois et à la constitution de l'épargne et de l'investissement.

L'arrivée du chemin de fer avait dynamisé incontestablement certains secteurs d'activités anciens et déjà ouverts sur l'extérieur. La ville de Paulis, actuel Isiro dans l'actuelle Province du Haut-Uélé en est l'exemple le plus emblématique. Cette ville tournée depuis des décennies vers l'exploitation du café a profité de l'arrivée du chemin de fer pour renforcer son attrait dans ce domaine à l'échelle africaine. D'autres territoires voient, quant à eux, apparaître de nouvelles activités non-ferroviaires, mais nées de la présence du rail. Ces nouveaux métiers accompagnent en fait les mutations que traversent les espaces dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Villes et chemin de fer évoluent alors en lien.

### 4. CHEMINS DE FER DU CONGO ET LA MODERNISATION DU SECTEUR AGRICOLE

Les exigences de l'économie du marché ont inversé l'ordre des priorités dans le secteur agricole. Ainsi, d'une agriculture de subsistance caractérisée par la prédominance des cultures vivrières, on passa à une agriculture essentiellement dominée par les cultures d'exportation. Il était question de renforcer la capacité productive des populations en vue de

ravitailer quantitativement et qualitativement la métropole des produits dont avait besoin son industrie en plein essor : « Il m'a paru nécessaire, soulignait le Ministre des colonies Louis Franck, de déterminer d'abord avec les hauts fonctionnaires chargés d'administrer nos diverses possessions, la part de chacune de nos colonies dans l'effort de production des denrées et matières premières dont la métropole a besoin pour sa consommation et pour l'achat desquelles elle s'acquitte encore aujourd'hui d'un lourd tribut aux fournisseurs étrangers » (Saidi, 1980).

La politique agricole s'est concrétisée par la création d'un service de l'agriculture qui fut définitivement mis sur pied et de l'implantation de plusieurs centres de recherche agricole à travers le pays, entre autre l'INEAC (Institut National pour l'Etude Agronomique du Congo Belge), devenu l'INERA (Institut National d'Etudes et de Recherches Agronomiques) après l'indépendance. Quant à ce service agricole, dans les zones d'exploitation ferroviaire, il avait pour objectif de veiller au fonctionnement des stations agronomiques et de former des moniteurs agricoles (Di More, 1961).

Par ailleurs, ce service devait pouvoir conseiller les planteurs, leur montrer la pré-transplantation, la taille, la préparation commerciale des produits et organiser la lutte contre les parasites. Pour parvenir à cet objectif, le service d'agriculture était doté d'un personnel aussi bien européen qu'autochtone. Ainsi donc, dans ce domaine, les chemins de fer du Congo, dans leurs aires d'exploitation, avaient eu des effets plus bénéfiques sur les zones agricoles du pays. Ces effets sont : (i) l'accroissement de la production agricole ; (ii) la valorisation des produits agricoles ; (iii) la diversification agricole ; (iv) la stabilisation des populations rurales.

Par la baisse du prix de transport, la rapidité et la régularité d'écoulement, il a été possible d'accroître le revenu des paysans et ainsi attirer vers les champs, la masse de chômeurs des centres urbains. Ce phénomène contribua efficacement à la stabilisation des paysans dans les zones agricoles. L'accroissement de la production a permis aux agriculteurs congolais de moderniser leur habitat et de se faire des économies en forme d'épargne et grossir ainsi les rangs des « fermiers ».

Dans plusieurs régions, comme dans les Uélé, les chemins de fer vicinaux du Congo ont développé et encouragé l'élevage, la pêche et la pisciculture. Les entreprises ferroviaires ont également joué un rôle important dans l'urbanisation du Congo. Il s'agit des villes port comme Kalemie, Kindu, Ubundu, Kisangani, Aketi, Kinshasa, Matadi, etc., des relais techniques comme ce fut avec Kibombo, Andoma, etc. et des grandes villes industrielles et

commerciales comme Isiro, etc. A cette liste, il faut également ajouter de nombreux cas de marchés créés autour des gares. Ces dernières avaient également joué le rôle de structuration de la vie commerciale dans leurs hinterlands. En effet, si à l'origine, les gares, stations et haltes ferroviaires avaient été construites par le colonisateur en fonction des impératifs techniques liés au ravitaillement en eau et en combustibles ou encore pour des raisons relatives au trafic, notamment le lieu où les passagers devaient s'embarquer ou descendre des trains, endroits où doivent être drainés les produits de traite de l'intérieur, ces milieux n'ont pas tardé à polariser la vie économique à l'intérieur du territoire.

Il est donc admis que les chemins de fer, par le truchement de leurs gares, ont été un facteur polarisant de la vie socioéconomique au Congo. Partout au Congo, les gares ont donné naissance à une structure urbaine et elles ont contribué à insuffler une certaine dynamique aux localités qui les abritent. Ces gares, symbole du triomphe du développement, étaient dotées d'infrastructures immobilières importantes, et c'est le lieu où se rencontraient passagers, acheteurs, vendeurs et marchandises.

Les chemins de fer du Congo et leurs gares devinrent en peu de temps des centres régionaux de commerce des marchandises importées et des produits de la région. Parmi ces derniers, il y a le sel, les vêtements, les matériaux de construction, les produits alimentaires transformés, etc. Il est important de signaler la présence des trafiquants ambulants qui se promenaient de gare en gare pour y vendre de marchandises diverses. Peu à peu, ces différents points commerciaux se sont érigés en de véritables marchés ruraux constituant non seulement les centres de la vie sociale mais aussi et surtout les centres de la vie économique.

Plusieurs analystes de l'époque coloniale et même postcoloniale considèrent tous ces chemins de fer comme étant « l'épine dorsale » pour le développement du Congo. Sans eux, aucune entreprise n'avait son sens d'être dans ce pays.

C'est ce qui faisait dire fièrement aux cheminots des années 1980 que sans eux, on ne parlerait pas positivement du Zaïre à l'intérieur comme à l'extérieur du pays : « **Sans Nous C'est Zéro** » ; l'interprétation qui coïncide bien avec le sigle SNCZ (Société Nationale des Chemins de fer du Zaïre).

Pour le cas des chemins de fer Vicinaux du Congo (Vicongo en sigle), ils avaient permis d'ouvrir non seulement les Uélé, mais aussi le pays tout entier au reste de l'Afrique. Par le Nord, ils permettaient de gagner, à partir de la cité frontalière de Ndu sur la rivière Mbomu, la République



Dès lors, il s'avère nécessaire d'explorer d'autres modes de transport, plus modestes et plus accessibles à la majorité de la population congolaise. Ainsi, les modes traditionnels de transport ferroviaire et routier, qui s'affirment comme étant des catalyseurs du développement intégré et de l'aménagement de l'espace, et des moyens par excellence d'intégration des différentes régions du pays doivent être réorganisés en RDC.

Il convient d'étendre les chemins de fer dans les zones où l'usage de la route serait délicat. Leur implantation doit correspondre non seulement au tracé de grands pôles de croissance dynamique de chaque région, mais également aux grandes aires démographiques du continent. Dans le contexte actuel de changement climatique et de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le chemin de fer présente des atouts fort intéressants dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie des populations au Congo. Il constitue sans conteste l'une des priorités des Objectifs de développement durable (ODD) qui consiste à mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontalière, pour favoriser le développement économique équitable.

La reconstruction de l'Etat impose celle des infrastructures de communication, condition sine qua non de l'effectivité du contrôle territorial et de la relance de l'économie d'échange (M'Pene, 2002). La mise en place d'un système de transport ferroviaire efficace aidera la RDC à réaliser d'importants objectifs au-delà de ce secteur d'activités. Le rail ayant une faible empreinte carbone, ils contribuent grandement à la mobilité durable et au développement d'un système de transport respectueux de l'environnement. Quoi qu'il en coûte, certains endroits du Congo, comme dans les Uélé par exemple, malgré la présence des routes, sans infrastructures et/ou moyens de transports ferroviaires, auront du mal à se développer. Et à chaque fois que ces infrastructures seront aménagées, des activités économiques aussi diverses que variées vont se développer pour répondre aux nouveaux besoins naissant des populations locales.

Il sied de retenir que le chemin de fer est le plus efficace des bâtisseurs des nations. Il est « structurant » pour l'aménagement des territoires et, plus que les frontières, il distribue les rôles et organise économiquement l'espace national. La création de réseaux de chemin de fer demande des précautions politiques et économiques, mais aussi une clairvoyance anticipative. Depuis quelques années, on s'accorde à dire qu'il suffit de créer un réseau ferré pour créer la richesse. Il permet un développement économique reposant sur la

complémentarité, l'échange et la dépendance réciproquement acceptée.

Il se dégage que pendant la colonisation, les exportations des matières premières avaient apporté une richesse considérable aux populations de la RDC. Les activités économiques coloniales s'étaient concrétisées en échanges commerciaux et en cultures de plantation et cela, grâce au système de transport adéquat.

Après l'indépendance, l'État n'est pas parvenu à s'acquitter de ses fonctions essentielles, à savoir, fournir des services de base (entre autres les structures de transports), garantir l'ordre public et défendre les intérêts du pays à l'échelle régionale et mondiale. Il n'a pas réussi à mettre en place et maintenir, aux niveaux national et local, des institutions en mesure de gérer les infrastructures de transport héritées de l'époque coloniale. Le chemin de fer présente un autre avantage, il est le seul moyen de transport à pouvoir utiliser l'électricité : tous les autres dépendent généralement du pétrole.

## 7. LEÇONS A TIRER

La RDC a connu un grand recul par rapport à l'époque coloniale, tant au niveau social qu'économique. Toutes les données chiffrées, tant des importations que des exportations n'ont fait que basculer très négativement vers le bas.

Au-delà des effets pervers de la colonisation, la période du Congo-Belge s'est caractérisée par une mise en valeur des ressources naturelles de cet immense pays et par des efforts en matière d'agriculture mais principalement tournés vers l'exportation. 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.

Actuellement, un plan d'expansion et de restauration des infrastructures reste un élément central de la stratégie de reconstruction. Il s'agit de mettre à niveau les infrastructures économiques et sociales et d'entreprendre la reconstruction des infrastructures qui ont été détruites, surexploitées ou qui n'ont pas été entretenues de manière inadéquate pendant les guerres, etc. En outre, il est nécessaire d'augmenter l'efficacité de l'utilisation des infrastructures existantes. L'attention devrait se concentrer sur l'énergie, les transports et les télécommunications.

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 ce secteur.

## 8. CONCLUSION

L'histoire socio-économique montre que de tout temps, ce sont surtout les régions et les pays disposant d'un avantage comparatif dans le secteur des transports qui ont été prospères et puissants. Pendant longtemps, les transports maritimes ont été déterminants : c'est uniquement grâce aux performances de sa flotte marchande qu'un pays petit, périphérique et pauvre en ressources naturelles comme le Portugal a pu devenir une grande puissance coloniale, voire une puissance mondiale pendant un certain temps. Par la suite, cette règle s'est appliquée aux transports terrestres, lorsque les chemins de fer ont commencé à devenir au XIXe siècle, le principal moteur de l'industrialisation et de la modernisation.

Par ailleurs, il s'avère que le manque de communication adéquate entre la ville et la campagne d'un côté, et entre les zones de production et celles de forte densité et consommation de l'autre, a été à la base du développement déstructuré de l'espace congolais, du fait d'un déséquilibre profond et pathologique entre l'offre et la demande globales des biens et services.

Toutefois, à côté de ces fonctions traditionnelles, la route, les voies navigables et le chemin de fer congolais sont appelés à jouer un rôle stratégique destiné à améliorer l'insertion du pays dans l'ordre économique mondial. Ce rôle stratégique consiste à : (i) contribuer à l'accélération et à la concrétisation de l'intégration régionale ; (ii) permettre le désenclavement de plusieurs provinces incrustées dans le Congo profond ; ce qui aura pour conséquence le renforcement de la vigueur économique globale du pays; (iii) contribuer à l'élargissement de la taille des marchés au sein et au-delà de la région ; ce qui va créer un environnement incitatif favorable à la promotion du secteur privé et à l'investissement ; (iv) faciliter l'accès des populations environnantes aux différents marchés et services sociaux induits par la présence de la route, des voies navigable et du chemin de fer (petit commerce, écoles, hôpitaux, etc.) ; ce qui conduit par effet d'entraînement à la réduction de la pauvreté dans les zones concernées.

Le chemin de fer est un outil indispensable à utiliser en synergie avec d'autres voies de communication pour le développement. Couplés avec l'aménagement du territoire, les chemins sont un des vecteurs déterminants du progrès.

Des études plus élaborées sont cependant nécessaires avec des enquêtes quantitatives et

qualitatives en vue d'évaluer les impacts socioéconomiques des chemins de fer dans la vie socioéconomique des populations en RDC.

## Remerciements

L'Auteur remercie le Musée Royal de l'Afrique Centrale (MRAC) et l'Agence congolaise de la Transition Ecologique et du Développement Durable (ACTEDD en sigle) pour l'appui apporté à la collecte des données et à la publication de cet article.

## Références

- Aktouf O., 1987. *Méthodologie des Sciences sociales et approches qualitative des organisations, une introduction à la démarche classique et une critique*, Québec. 349 p.
- Baillaud L., 2006. Les chemins de fer et l'heure légale. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, 27-41.
- Bongoy Mpekesa Y., 2012. Politiques des transports en République Démocratiques du Congo : espoir ou illusion ? in *Contribution à la réalisation des objectifs du millénaire pour le développement en RDC. Rôle de la compétitivité dans le processus de développement*. Actes de la Grande conférence de la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion, UNIKIN, IRES, pp. 279-294.
- Caron F., 1997. Le premier système ferroviaire français. *La Revue du Musée des Arts et Métiers*, 15, 4-14.
- Charlier J. & M'pene Z., 2006. *L'axe ferroviaire Matadi-Kinshasa, clé de voûte du système des transports de la République Démocratique du Congo*. Le chemin de fer en Afrique, Paris, Karthala PRODIG-SEDET, pp. 147-159.
- Di Maure L., 1961. *Le Congo sous domination coloniale (1908-1960)*. Bruxelles, CERES, 562 p.
- Gascon A. (2006), « Fin du chemin de fer, fin de la Grande Ethiopie. La mort annoncée du chemin de fer de Menelik », *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala-PRODIG-SEDET, pp. 35-54.
- Huybrechts A., 1970. *Transports et structures de développement au Congo. Etude du progrès économique de 1900 à 1970*. Paris-La Haye, Mouton, 422 p.
- Martens M., 1947. Mon séjour dans l'Uélé, 1931-1945, Bruxelles, 116 p.
- M'pene Z., 2002. *La problématique de l'intégration économique par les transports au Congo*. Louvain-la Neuve/Paris, Ed. Academia/Harmattan, 304 p.
- Ndaywel Is., 2009. *La Nouvelle Histoire du Congo. Des origines à la République Démocratique du Congo*. Bruxelles, Tervuren, 816 p.
- Pourtier R., 2016. *Vices publics, bénéfices privés, in Chaléard, le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 248 p.
- Saidi Mastaki J., 1980. *Le chemin de fer, facteur de développement de l'économie camerounaise*, Paris, Hatier, 238 p.