

ZAÏRE, L'ESPACE ÉCARTELÉ

Jean-Claude BRUNEAU*
Thierry SIMON*

RÉSUMÉ Autour d'un fleuve, le très vaste espace zaïrois résulte de l'intégration, à l'époque coloniale, de noyaux de peuplement excentrés et divergents. La cohésion du système, fondée sur un réseau de circulation complexe et fragile, n'a pas résisté à la crise économique contemporaine. De ce fait, et par-delà les dynamismes largement spontanés observés en milieu rural et urbain, le Zaïre apparaît de nouveau comme un espace écartelé.

O nzinga nzinga ya ebale, etando ta bonene ya engumba Zaïre ebongisamaka, otanga ya ba noko, na bosangani ya biliko na biloko. Bokasi bwa boyangeli ekolo otango ena mosalemaka lisusu na botongi ba nzela botawu mpe ndenge na ndenge. Kasi sima ya lipanda, bokambi ekolo o londenge ena ebebi kobeba oboso ya mikakatano (bozangi) ya ezaleli mpe nkita ya molongo. Mpo na yango, ata ndenge bana ba mboka ya zamba pe ya bingumba binene bazali kosala mpo na mbonguama mpe botomboli ekolo, Zaïre ezongeli lisulu lokola etando ya lisanga moko te.

ABSTRACT Along a river, the vast tracts of land in Zaire are the result of the integration of divergent and scattered groups of population during the colonial period. The cohesion of the system, based on a complex and fragile communication network, has not resisted the contemporary social and economic crisis. Therefore, and notwithstanding the largely spontaneous dynamisms that have been observed in urban and rural environments, Zaire appears as a land torn apart.

• CHORÈME • DYNAMIQUE SPATIALE • ORGANISATION DE L'ESPACE • SYSTÈME DE COMMUNICATION • ZAÏRE

• BOBONGISI ETANDO • KOREM • MBONGWAMA • NDENGE YA BOTOMBOLI • ZAÏRE

• CHOREME • COMMUNICATION NETWORK • SPATIAL DYNAMICS • SPATIAL ORGANIZATION • ZAIRE

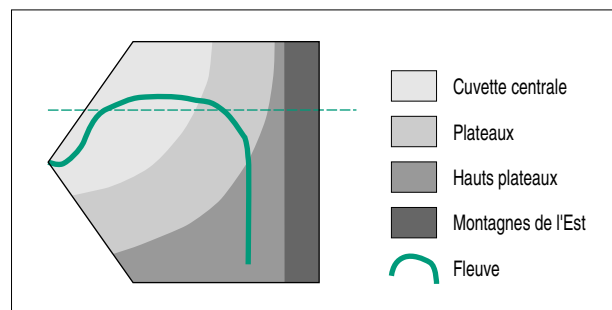
Près de deux millions et demi de km², 35 millions d'habitants: au cœur du continent africain, le Zaïre est un grand État, du fait de sa superficie, de sa population et de ses ressources; mais il est encore faiblement exploité.

C'est aussi, de nos jours, un espace en pleine recomposition, fort démarqué désormais des schémas hérités du temps colonial. Une relecture de cet ensemble paraît donc nécessaire, une analyse de la formation de l'espace zaïrois et de ses blocages actuels, au moment où s'affirme le besoin d'un nouveau cadre de réflexion pour l'avenir.

Autour du fleuve

• Les altitudes

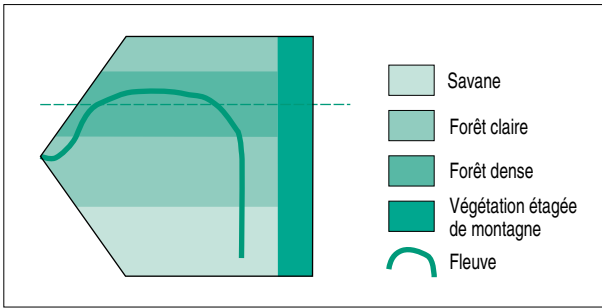
Cuvette centrale, plateaux étagés périphériques, montagnes de l'Est forment l'architecture de l'espace zaïrois. L'impression dominante est celle d'une immensité plane, celle du socle arasé et de sa couverture sédimentaire, dominée à l'est par des blocs



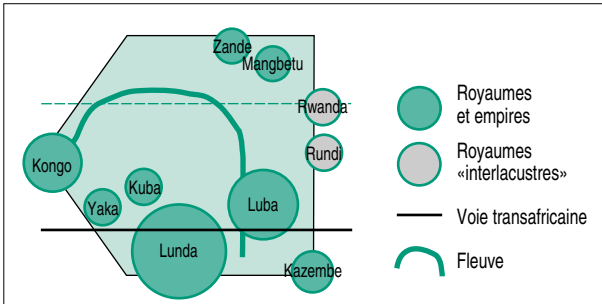
1. Le relief

soulevés ou affaissés précédant le rift africain. L'unité du système est assurée par un réseau hydrographique dense et puissant, la courbe du fleuve intégrant les trois ensembles de reliefs en un très vaste bassin. Pour l'essentiel, c'est à ce dernier que correspond l'espace national, des grands lacs de l'amont jusqu'à une façade maritime réduite à l'embouchure du fleuve Zaïre.

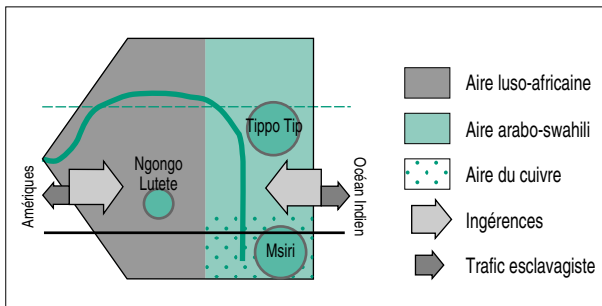
* Université de Kinshasa, Zaïre.



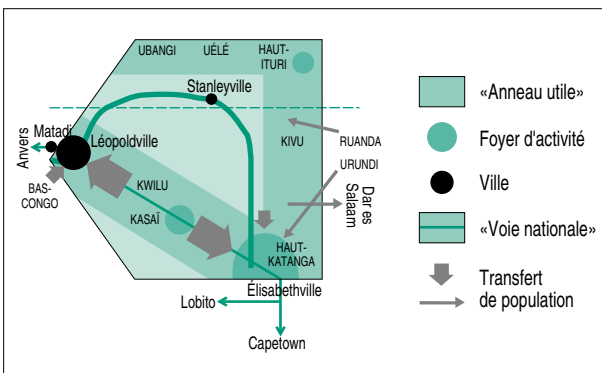
2. Les écosystèmes



3. Les Royaumes



4. L'espace des trafiquants



5. La «colonie-modèle»

• Les écosystèmes

C'est une disposition non plus concentrique mais en bandes latitudinales qui ordonne les écosystèmes de part et d'autre de l'équateur. Traversé par ce dernier et décalé vers le nord du territoire, le domaine de la forêt dense, parsemé d'étendues marécageuses, excède sensiblement les limites de la cuvette structurale. Au nord et au sud apparaissent des formes de transition, conditionnées par l'allongement de la saison sèche et par certains facteurs édaphiques et anthropiques, des forêts sèches et des forêts claires, avec une grande variété de savanes, des mosaïques de ces diverses formations. Les hautes terres de l'Est vont jusqu'à la prairie d'altitude et à la forêt des nuages, et même aux glaciers du Ruwenzori.

Au fil du temps

• Le temps des Royaumes

Le Zaïre est habité depuis au moins deux millions d'années; l'expansion des peuples bantous, conjuguée à la diffusion du travail des métaux, se situe il y a deux mille ans environ. Au tournant du XV^e siècle, cet espace entre dans un circuit mondial que l'Europe s'emploie à organiser. Jusqu'au XIX^e siècle, dans la forêt dense, vivent des sociétés disséminées et segmentaires, ordinairement sédentaires, itinérantes parfois. Dans les forêts claires et les savanes, les sociétés se structurent en États quelquefois très vastes: royaumes Kongo, Kuba, Luba, empire Lunda au sud, au nord les royaumes Zande et Mangbetu, par exemple. Les hautes terres de l'Est sont le domaine des royaumes «interlacustres». L'économie villageoise connaît des systèmes d'échanges, y compris à longue distance.

• Le temps des trafiquants

Au XIX^e siècle, l'étau des ingérences venues d'outre-mer se resserre sur l'Afrique centrale. Les Portugais depuis Luanda, les Arabes depuis Zanzibar poussent le trafic des esclaves toujours plus avant, au long de la voie caravanière transafricaine. L'espace zaïrois se trouve alors partagé entre deux mouvances, luso-africaine, à l'ouest, orientée vers l'Amérique, arabo-swahili, à l'est, tournée vers le Moyen-Orient. L'ébranlement simultané des anciens royaumes laisse place à de nouveaux pouvoirs fondés sur la traite. Citons le cas de Ngongo Lutete au Kasai, de Tippo Tip au Maniema, de Msiri au pays du cuivre méridional, ce dernier relativement autonome, à mi-chemin des deux océans. C'est cet espace en réorganisation que découvre Henry Morton Stanley vers 1870, et qui va, pour la première fois, se trouver unifié politiquement dans le cadre de l'État Indépendant du Congo du roi des Belges, Léopold II.

• Le temps colonial

Cette période relativement courte apparaît néanmoins décisive pour l'intégration de l'espace national, et la mise en place d'un schéma fonctionnel encore lisible de nos jours. Après la parenthèse du Congo léopoldien (1885-1908), durant laquelle le pays est exploité au profit du Roi-Souverain, la colonisation belge sera effective durant un demi-siècle seulement (1908-1960).

Son projet consiste d'emblée à «mettre en valeur» le Congo, c'est-à-dire à le rentabiliser au profit de la Belgique, et d'abord à

organiser son espace jusqu'alors astructuré. Le pôle directionnel et d'articulation à la métropole est, à l'extrême ouest, le couple Léopoldville, capitale et Matadi, port maritime. À deux mille kilomètres au sud-est, le complexe productif majeur est la région du cuivre du Haut-Katanga. De cette bipolarisation résulte la mise en place d'un axe fondamental combinant le fleuve et le rail: c'est la future «voie nationale», vecteur d'échanges croissants et bientôt de transferts massifs de population des régions les plus peuplées (Bas-Congo, Kasai et même Ruanda-Urundi) vers les deux grands foyers d'activité du pays. Fondé sur l'extraction du cuivre, du diamant du Kasai et de l'or de l'Ituri, le système est conforté par la mise en place d'une économie de plantation, au Bas-Congo, au Kivu, au Kivu et sur les plateaux du Nord. Pourtant, la majeure partie de l'immense «colonie-modèle» reste abandonnée à l'agriculture de subsistance.

On voit donc s'ébaucher une manière d'«anneau utile» par opposition à la cuvette centrale, espace marginalisé malgré la création de Stanleyville, avant-poste isolé à la courbe du fleuve. Le caractère tout à la fois périphérique et extraverti de ce modèle d'organisation spatiale est encore renforcé par l'existence de liaisons annexes avec le monde extérieur, au travers des territoires coloniaux limitrophes: c'est vrai surtout pour les liaisons ferroviaires, celle du Cap, au sud, et, à l'ouest, celle de Benguela, qui reprend le tracé de l'ancienne voie transafricaine.

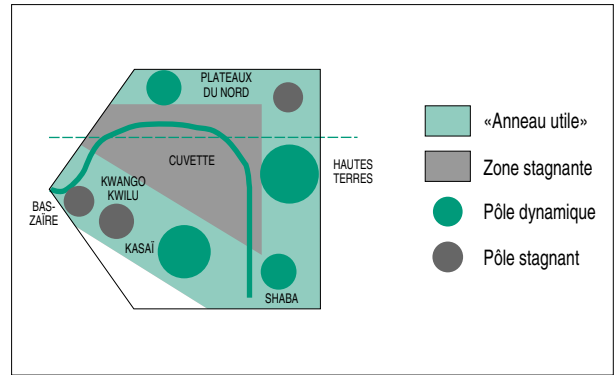
Des espaces en redéfinition

• Les dynamiques rurales et urbaines

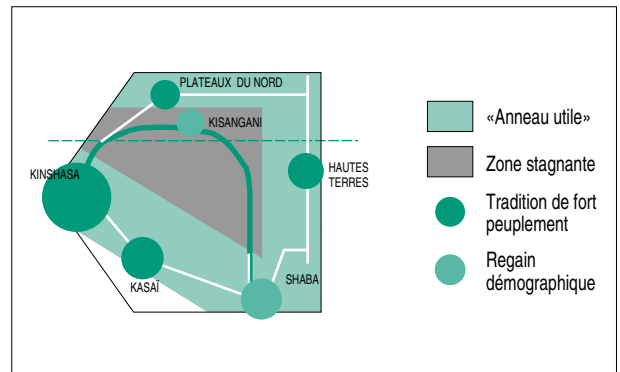
Les modes successifs de mise en valeur qu'a connus, dans le passé, le territoire zaïrois, expliquent la distribution actuelle du peuplement, même si des dynamiques nouvelles se dessinent désormais. L'opposition déjà ancienne entre un centre déprimé et une périphérie active, implicite au temps des royaumes et confortée au temps colonial, reste un modèle parfaitement opérant dans une lecture actuelle de l'espace rural zaïrois. De fait, le dépérissement de la zone centrale s'aggrave, tandis que l'«anneau utile» rassemble l'essentiel du peuplement et des activités. Mais cet anneau présente lui-même de très forts contrastes dans le détail, avec, d'une part, les régions traditionnellement bien peuplées, Bas-Zaïre, Sud du Kasai, Shaba central, hautes terres de l'Est ou plateau de Gemena, et, d'autre part, les espaces relativement déprimés qui les séparent. Un autre contraste s'affirme en même temps, entre le regain démographique assez général des campagnes de l'intérieur, appuyé le cas échéant sur l'exurbanisation (au Shaba méridional par exemple), et la poursuite du déclin des milieux ruraux de l'Ouest du pays, anémiés par un exode rural orienté vers Kinshasa. Du fait de la ruine de l'agriculture moderne, ces évolutions sont très largement spontanées. Elles reposent sur l'essor des productions vivrières et des pratiques culturelles des villageois, doublement tournées vers l'autoconsommation et vers le ravitaillement, d'ailleurs malaisé, des centres urbains.

• La segmentation des réseaux

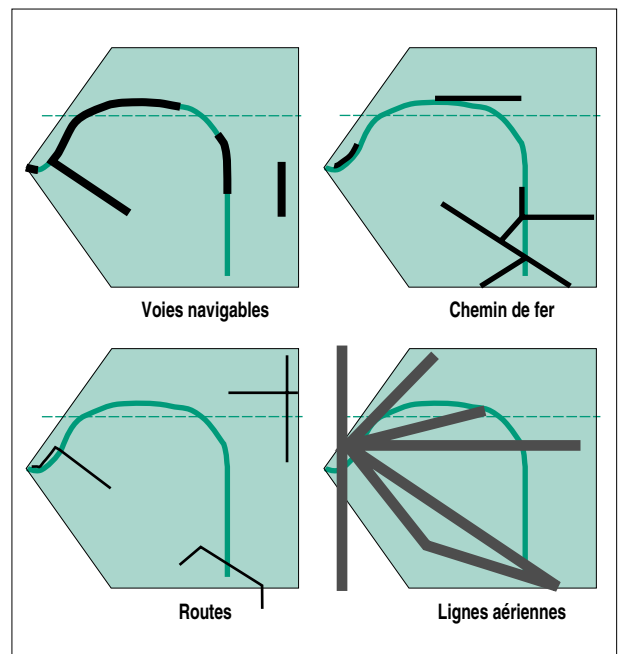
Le bassin du fleuve Zaïre, autour duquel s'organise l'essentiel du territoire national, offre ici plus de 15 000 km de voies navigables, mais, contrairement à l'idée reçue, l'efficacité de cet



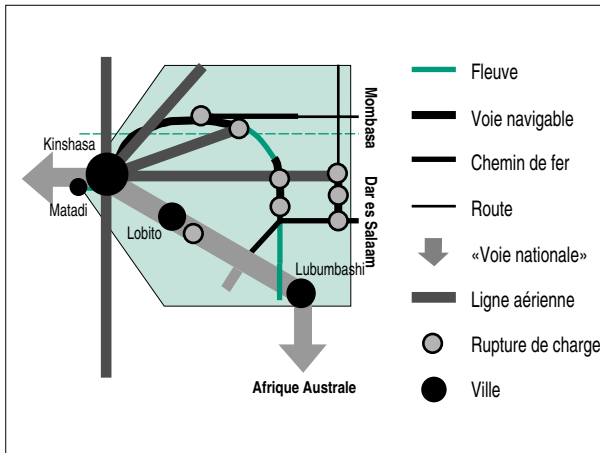
6. Les dynamiques rurales



7. Les dynamiques urbaines



8. Des réseaux segmentés



9. Un système ankylosé

imposant réseau est fort limitée. D'une part, son axe majeur, le fleuve lui-même, est coupé de rapides, comme, sur plus de 400 km, entre Kinshasa et le port de Matadi. D'autre part, les nombreux et puissants affluents du Zaïre traversent en fait les espaces vides de la cuvette forestière, tandis que, dans l'«anneau utile», leurs hautes vallées au profil accidenté sont impropres à la navigation. Non négligeable dans les débuts de la mise en valeur, le trafic fluvial n'est plus significatif, de nos jours, que sur deux lignes principales: en amont de Kinshasa la liaison hebdomadaire avec Kisangani, seul lien entre les localités riveraines du fleuve Zaïre, et la liaison avec Ilebo via la rivière Kasai (tronçon fluvial de la voie nationale), portant notamment le trafic minéralier du Shaba, en dépit d'une gêne considérable en période de basses eaux.

Les voies ferrées, 5 000 km au total, ont pour caractéristique essentielle de ne pas constituer un réseau, mais des tronçons isolés, tels les chemins de fer de Matadi ou des Uele, ou, au mieux, un sous-réseau articulé à la voie fluviale comme au Shaba. Car elles n'ont été mises en place que pour connecter des biefs navigables, et, dans le dernier cas, pour désenclaver la région minière. Gérés actuellement par la SNCZ, les lignes et les matériels roulants sont dans un état désastreux, et leur efficacité décline: le trafic passagers ne cesse de s'amenuiser, tandis que le trafic minéralier, bien qu'encore considérable, plafonne entre la région du cuivre et Ilebo, sur la voie nationale.

La route, contrairement au fleuve et au rail, était vue comme secondaire au temps colonial: un simple chevelu de pistes de dessertes locale et administrative, mais couvrant le pays tout entier. L'entretien qui faisait l'efficacité de ce système a complètement cessé après l'indépendance, et aucun investissement notable n'est intervenu depuis lors. Ainsi, sur un linéaire théorique de 150 000 km de «routes», quelques milliers seulement sont réellement praticables: 2 400 km sont en principe bitumés, mais le plus souvent très dégradés. Les seuls axes connaissant un trafic notable sont la route Matadi-Kinshasa-Kikwit (camions porte-conteneurs sur le premier tronçon), la route Kolwezi-Lubumbashi-Zambie, et l'axe méridien, non revêtu, des hautes terres de l'Est. Le trafic restant ne concerne guère que le ravi-

taillement vivrier des centres urbains par leur proche arrière-pays. Dès la période coloniale, les transports aériens ont connu un développement important du fait de l'immensité du pays et de la dispersion du peuplement, conjuguée au caractère malaisé des liaisons terrestres. C'est encore plus vrai de nos jours, et l'avion est devenu pratiquement le seul moyen de voyager entre les villes du pays. Ce dernier compte une cinquantaine de pistes d'intérêt national, parmi lesquelles se distinguent les aéroports de Kinshasa et de Lubumbashi, et secondairement ceux de Mbuji-Mayi, Kananga, Goma, Gbadolite, Kisangani et Mbandaka. Mais l'essentiel du trafic se concentre sur la ligne Kinshasa-Lubumbashi, version aérienne de la voie nationale.

• *L'ankylose d'un système*

Conçu au temps colonial comme l'articulation de plusieurs modes de transport segmentés, le système de communication du pays ne pouvait fonctionner efficacement qu'au prix d'un encadrement et d'une maintenance sans faille. Ces conditions n'étant plus réunies, l'inconvénient des multiples ruptures de charge, aggravé par le délabrement général des infrastructures et du matériel, induit une paralysie progressive dudit système. On en arrive au paradoxe d'un pays où les distances réelles ne cessent de s'accroître, les centres de peuplement et d'activité apparaissant progressivement comme les éléments dispersés d'un immense archipel.

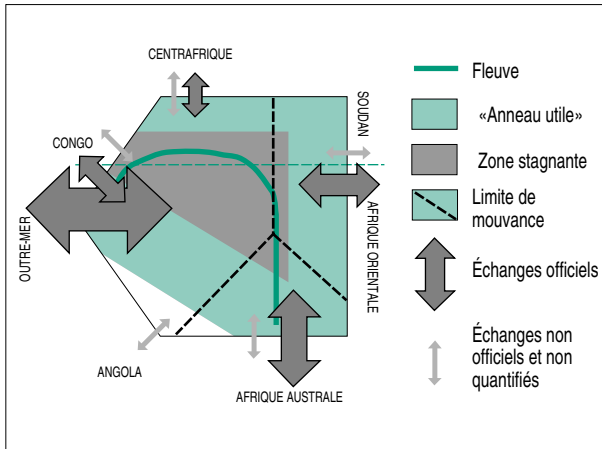
La voie nationale elle-même, seul axe qui parvienne encore à combiner les différents modes de transport, supporte à présent l'essentiel du trafic mais joue, chaque année plus malaisément, son rôle intégrateur. Plus significatif encore est l'exemple des hautes terres de l'Est, assez bien reliées au réseau routier est-africain, mais aucunement, si ce n'est par avion, au reste du pays. C'est, fondamentalement, cette déficience croissante de la circulation qui fait du Zaïre un espace écartelé. La réorganisation du réseau, qui suppose, non seulement que soit complétée la voie ferrée nationale d'Ilebo à Kinshasa, et que soit créée une liaison routière efficace du Kasai aux hautes terres de l'Est, mais encore que soit reconstruit l'ensemble des tracés existants, conditionne ainsi, de façon impérative, le réaménagement cohérent du territoire zaïrois.

Des liaisons externes problématiques

• *Dans l'espace national*

La conjonction des dynamiques non coordonnées ou même contradictoires agit de manière ambiguë sur l'espace national zaïrois, au point que, à l'inverse de ce qui se passait à l'époque coloniale, les forces centrifuges semblent l'emporter désormais sur les facteurs d'intégration.

Des phénomènes de partition se manifestent à plusieurs niveaux. Tandis que persiste, sous des formes nouvelles, le classique face-à-face entre villes et campagnes, on voit s'accuser le hiatus fondamental entre un centre déprimé et un «anneau utile» périphérique. Surtout, c'est une opposition bien plus dommageable à l'unité nationale que traduit l'écartèlement du territoire zaïrois en trois mouvances tournées vers l'extérieur, qui ressuscitent les grandes aires socio-économiques et culturelles d'autrefois.



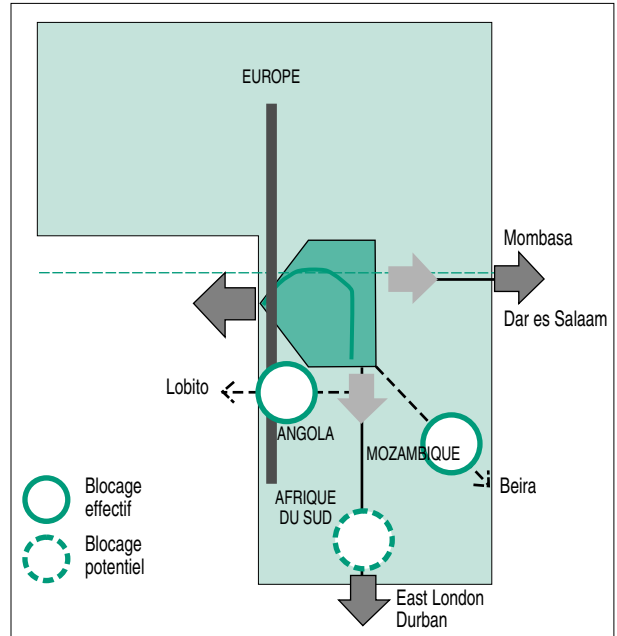
10. Dans l'espace national

- La mouvance occidentale, polarisée directement par la capitale, est globalement lingalaphone et kikongophone. Tournée vers l'Atlantique, ses systèmes de transport convergent sur Kinshasa et le port de Matadi.
- La mouvance orientale, sans polarisation décisive mais axée sur les hautes terres, est swahiliphone, presque sans lien avec la capitale et tournée vers l'océan Indien.
- La mouvance méridionale, correspondant au bassin du cuivre et à son arrière-pays, est également swahiliphone et se tourne en grande partie vers l'Afrique australe, du fait de la grave déficience de la voie nationale qui la relie à Kinshasa. Ce schéma est d'ailleurs évolutif, et laisse place à des transitions et surtout à des exceptions remarquables. La cuvette centrale apparaît ainsi, de nos jours, comme un immense isolat, alors que, à l'inverse, l'espace kasaien tshilubaphone affirme son dynamisme et son identité propre, à mi-chemin entre l'ouest et le sud.

À la réflexion, et par-delà la multiplicité des évolutions en cours, la tendance actuelle à la désarticulation territoriale de ce vaste pays semble devoir être imputée à deux causes primordiales. D'une part, et dans le prolongement d'un processus déjà ancien, on observe un durcissement, une ossification des identités ethno-régionales, spécialement en milieu urbain. D'autre part et surtout, l'idée d'une nation zaïroise émergente n'a pu se traduire encore par aucun projet concret d'organisation de l'espace national, bien que les bases solides d'une structuration unitaire aient été établies, ici, de longue date par le colonisateur.

• Dans l'espace africain et mondial

Création coloniale, l'espace national zaïrois inscrit son économie dans un réseau planétaire d'échanges tissé entre le Tiers-Monde et le monde développé, l'Europe occidentale en particulier. Ce schéma d'extraversion, mis en place il y a un siècle, demeure d'actualité en dépit de la contraction croissante du secteur des activités modernes, mal compensée par l'essor de l'informel et de l'agriculture de subsistance. Mais une mutation structurelle l'affecte désormais, avec le gonflement des



11. Dans l'espace africain et mondial

sorties clandestines de certains produits de haute valeur (diamants, or et café) aux dépens des exportations officielles (cuivre et cobalt essentiellement) dont le volume et surtout la valeur ne cessent de se contracter. Cette évolution exprime la crise interne où s'enfoncé le pays; elle est aussi liée aux dysfonctionnements croissants des grandes liaisons maritimes avec le reste du monde.

À l'exportation, le trafic destiné en priorité aux couches aisées de la capitale se fait surtout par Matadi. C'est pourtant l'Afrique australe qui pourvoit, toujours par le rail, aux besoins de l'industrie minière du Shaba méridional. Dans le même temps, les liaisons aériennes externes par gros porteurs (passagers et fret) se développent selon un axe majeur Europe-Kinshasa-Afrique du Sud. Les liaisons routières n'existent guère qu'avec le Sud, encore, et d'autre part avec la côte de l'océan Indien.

En définitive, le schéma des liaisons externes confirme et explique en partie le caractère éclaté de l'espace zaïrois. Il exprime aussi le paradoxe d'un enclavement de plus en plus mal résolu.

Un siècle durant, le territoire zaïrois s'est organisé, selon un schéma remarquablement constant: à la discontinuité d'un peuplement et d'une mise en valeur essentiellement périphériques, et à des liaisons externes divergentes, se sont opposés des efforts plus ou moins efficaces d'intégration de l'espace national. De nos jours, et en dépit de dynamiques nouvelles, la gravité de la crise économique contribue de nouveau à faire de ce vaste pays un espace écartelé. La reconstruction d'un système cohérent de liaisons internes apparaît, de ce fait, comme le fondement impératif de toute politique visant à restaurer la prospérité du Zaïre, et à y bâtir, à terme, une véritable nation.