Institutional Repository - Research Portal
Dépôt Institutionnel - Portail de la Recherche
researchportal.unamur.be
University of Namur

THESIS / THÈSE

DOCTEUR EN HISTOIRE

Les routes dans l'univers colonial du Kivu-Maniema (1920-1960) : mise en place, imaginaire collectif et incidences sur la société et l'environnement.

Usungo Ulungu-Kinyamba, Jacques

Award date:
2015

Awarding institution:
Universite de Namur

Link to publication

General rights
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Download date: 03. Jul. 2025

UNIVERSITÉ DE NAMUR
FACULTÉ DE PHILOSOPHIE ET LETTRES

Les routes dans l'univers colonial du Kivu-Maniema (1920-1960)

Mise en place, imaginaire collectif et incidences sur la société et l'environnement

Tome 1

Jacques
Usungo Ulungu-Kinyamba

Thèse présentée en vue de l'obtention du grade académique de Docteur en Histoire, art et archéologie, sous la direction de Madame la Professeure Isabelle Parmentier, Université de Namur

Année académique 2014-2015

A ma chère épouse Espérance Immaculée

et à mes enfants Lygie, Nazer, Eunice, Elie.

REMERCIEMENTS

Au terme de cette thèse, fruit de dur labeur et de multiples privations, nous remercions Madame Isabelle Parmentier qui a initié ce projet de recherche, l'a soutenu et l'a conduit jusqu'à son aboutissement. Sa générosité, ses orientations, ses conseils et ses encouragements resteront gravés à jamais dans notre mémoire.

L'apport documentaire et scientifique des Mesdames Anne Cornet (MRAC) et Patricia Van Schuylenbergh (MRAC-UCL) a été déterminant dans l'avancement de notre recherche. Nous leur disons merci d'avoir accepté de faire partie de notre jury, ainsi qu'au Professeur Bruno Schoumaker (UCL).

Nous adressons notre gratitude au Professeur Ordinaire Louis Kalubi M'Kola de l'Université Pédagogique Nationale de Kinshasa pour avoir accepté de venir à Namur et d'être membre de notre jury de thèse.

La réalisation de cette thèse a bénéficié du soutien administratif et de la compréhension de tous les instants du Professeur Ordinaire Boniface Kaningini Mwenyimali, Directeur Général de l'ISP/Bukavu. Qu'il trouve en cette thèse un objet de satisfaction pour n'avoir pas semé dans le désert. A travers lui, nous adressons notre reconnaissance à nos collègues membres du Comité de Gestion de l'ISP/Bukavu, le Professeur Samson Ruhekenya Jumapili et le Chef de Travaux Rigobert Birembano Bahati, pour leurs encouragements.

Nos remercions de tout cœur madame Laurence Vieslet, MM. Marcel Rémon et Eric Depiereux, CERUNA (et son Administrateur-Délégué M. Paul Wynants) et la CUD/ARES pour avoir rendu possible nos séjours en Belgique.

Nous adressons notre gratitude au Professeur Germain Mulowayi Kayemba, pour avoir accepté, malgré ses nombreuses charges familiales et professionnelles, de nous aider dans la réalisation des cartes de cette thèse.

Nous présentons notre reconnaissance à papa Joseph Ezéchiel Olangi Onasambi et maman Elisabeth Wosho, nos parents spirituels, ainsi qu'aux missionnaires et au staff local du Ministère chrétien du combat spirituel, siège de Bukavu, pour leur soutien spirituel.

Notre oncle Josué Wembalonge, sa chère épouse Sabine Kasembe et ses enfants méritent nos vifs remerciements pour nous avoir encouragé et soutenu dans nos activités scientifiques.

Que notre chère mère Henriette Dembo Ngandji soit remerciée de nous avoir inculqué la détermination, la persévérance et la ténacité sans lesquelles cette œuvre n'aurait jamais été réalisée. Nous exhortons la postérité de feu le révérend pasteur Paul Ulungu-Kinyamba à faire siennes ces vertus et à considérer cette thèse comme un exemple à imiter et à dépasser.

Il nous est difficile d'oublier le cadre convivial créé autour de nous par nos frères et amis Rémy Wembolua Wedi, Daniel Emakuye Asamba, Kalombo Kaluheta, Mac Mugumaoderha et son épouse Lune Maruba, Fabrice Muvunja Amisi, Justin Buhendwa Nyenyezi et Ghyslain Mulumeoderhwa. Ils nous ont ouvert aux autres pour l'épanouissement de notre personnalité. Qu'ils en soient remerciés.

Nous remercions notre tante Marie Ndjoka Kinyamba, nos frères et sœurs Jean Omasombo Tshonda, Augustin Shongo Tshonda, Ruth Dembo Olongo, Emile Tshinga, Lucienne Amanto Atunyi, Eliane Kitoto, César Osakanu et José Ndju Tasumbu pour s'être occupés de nous pendant nos cinq séjours en Belgique (2010-2015).

Enfin, que tous les membres de l'équipe de PolleN soient remerciés pour leur compréhension et leur soutien. Leurs noms : Julien Maréchal, Carole Ledent, Carole Payen, Olivier Latteur, Alix Badot, Kevin Troch, Natacha Aucuit, Sarah Erman et Sarah Beslagic.

Nous présentons particulièrement notre reconnaissance à Julien Maréchal et à Carole Ledent pour avoir accepté de relire quelques chapitres de cette thèse et surtout d'avoir effectué sa mise en forme définitive.

Jacques USUNGO ULUNGU-KINYAMBA

SIGLES, ABREVIATIONS ET ACRONYMES

AILg	: Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège
AA	: Archives africaines (du Ministère Belge des Affaires étrangères et de la Coopération internationale), Rue des Petits Carmes à Bruxelles
ADPE/Bukavu	: Archives de la Division Provinciale de l'Economie à Bukavu
ADPI/Bukavu	: Archives de la Division Provinciale de l'Intérieur à Bukavu
AEF	: Afrique Equatoriale Française
AFDL	: Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo
AFRIBEL	: (Compagnie) Africaine Belge
AFRICHIMIE	: (Société) Africaine de Chimie
AFRICUIR	: (Compagnie) Africaine de Cuir
AGPM	: Archives du Gouvernorat de la Province du Maniema
AGRI	: Agriculture
AIMO	: Affaires Indigènes et Main-d'œuvre
AIPAEF/Bukavu	: Archives de l'Inspection Provinciale de l'Agriculture, Eau et Forêt de Bukavu
AOF	: Afrique Occidentale Française
AOR	: Archives de l'Office des Routes
AREHN	: Agence Régionale de l'Environnement de la Haute-Normandie
Art. cit.	: Article Cité
AT	: Administrateur de Territoire
ATF/Bukavu	: Archives des Titres Fonciers à Bukavu
ATIBT	: Association Technique Internationale des Bois Tropicaux
AUF	: Agence Universitaire de la Francophonie
BA	: Bulletin Administratif
BACB	: Bulletin Administratif du Congo Belge
BCK	: Bas-Congo Katanga (Chemin de fer Bas-Congo Katanga)
BO	: Bulletin Officiel
BELGIKAETAIN	: Société Belge d'Etain
BELGIKAOR	: Société Belge d'Or
CC	: Centre Commercial
CDD	: Commissaire de District
CEEAC	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
CN	: Centre de Négoce
CPCTC	: Comité Permanent de Coordination des Transports au Congo
CRAOCA	: Cercle Royal des Anciens Officiers des Campagnes Africaines
CU	: Centre Urbain
CADA	: Compagnie Agricole d'Afrique

CAFEKIVU : Coopérative des Cafés Arabica du Kivu
CCHST : Centre canadien d'Hygiène et de Sécurité au Travail
CDD : Commissaire de District
CDDA : Commissaire de District Assistant
CEC : Centre Extra-Coutumier
CEDA : Centre d'Etudes pour le Développement Africain
CEDAF : Centre d'Etudes et de Documentation Africaine
CEFAKI : Compagnie du chemin de Fer du Kivu
CEMUBAC : Centre Médical de l'Université de Bruxelles en Afrique Centrale
CENTRORGA : Centre d'Organisation
CEPAS : Centre d'Etudes et d'Action politique
CERUKI : Centre de Recherches Universitaires au Kivu
CFA : Colonie Française d'Afrique/Communauté Franco-Africaine
CFL : Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands-Lacs africains
CIMENKI : Cimenterie du Kivu
CIMNOKI : Compagnie Immobilière du Nord-Kivu
CNKi : Comité National du Kivu
CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique
CO : Monoxyde de carbone
CO_2 : Dioxyde de carbone ou Gaz carbonique
COBELMIN : Combinat Belge des Mines
COLOLACS : Colonat des Grands-Lacs
COPHACO : Compagnie Pharmaceutique du Congo
CSC : Confédération Syndicale du Congo
DG : Directeur Général
DEA : Diplôme d'Etudes Approfondies
Dir. : Directeur
DOI : Digital Object Identifier (Identifiant d'objet numérique)
Ed. : Editeur
EDAP : Ecole d'Application
EIC : Etat Indépendant du Congo
ELAKAT : Elevage et Agriculture au Katanga
ELO : Ecole Laïque Officielle
ESTAGRICO : Compagnie Agricole de l'Est
FBI : Fonds du Bien-être Indigène
FSKi : Fonds Social du Kivu
FSLi : Fonds Social Linéa
FAO : Food and Agriculture Organization
Fasc. : Fascicule

FEDACOL	: Fédération des Associations de Colons et des Classes Moyennes Congolaises
FOMULAC	: Fondation Médicale de l'Université de Louvain en Afrique Centrale
FOREAMI	: Fonds de la Reine Elisabeth pour l'Assistance Médicale aux Indigènes du Congo Belge
GAB	: Générale Africaine Belge
GG	: Gouvernement Général
GESOCAF	: Générale de Sociétés Cafetières (au Kivu)
Hg	: (Symbole du) mercure
IFEN	: Institut Français de l'Environnement
ICCN	: Institut Congolais pour la Conservation de la Nature
IMMOAF	: (Société) Immobilière Africaine
INEAC	: Institut d'Etudes Agronomiques du Congo
IP	: Indice de plasticité
IRCB	: Institut Royal Colonial Belge
IRSAC	: Institut de Recherches Scientifiques en Afrique Centrale
ISP	: Institut Supérieur Pédagogique
ITAC	: Industries et Transports Automobiles au Congo
ITFM	: Institut Technique Fundi Maendeleo (Ancienne ETPO : Ecole Technique Professionnelle Officielle)
KINETAIN	: Etain de Kindu
KINOR	: Kindu Or (Société de mines d'or de Kindu)
MAE	: Mission Anti-Erosive
MGL	: Compagnie Minière des Grands-Lacs
MIB	: Mission d'Immigration des Banyarwanda
Mgr	: Monseigneur
MILUBA	: Minière Luba
Min. AE	: Ministère des Affaires Etrangères, commerce extérieur et coopération au développement (Royaume de Belgique)
MINERGA	: Minière de l'Urega
MOC	: Mouvement Ouvrier Congolais
MOI	: Main-d'œuvre Indigène
OAM	: Office d'Aide Mutuelle
OCR	: Office de la Circulation Routière
OCA	: Office des Cités Africaines
OCDE	: Organisation pour la Coopération et le Développement Economique
OIRP	: Office de l'Information et des Relations Publiques pour le Congo belge et le Ruanda-Urundi

OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
Op.cit	: Opere Citato (ouvrage cité)
Ord.	: Ordonnance
ORSOM	: Office de Recherche des Sciences d'Outre-Mer
OTRACO	: Office d'exploitation des Transports Coloniaux
PV	: Procès-Verbal
Pétrocongo	: Société des Pétroles au Congo
PUF	: Presses Universitaires de France
QSJ	: Que sais-je
R.A.	: Rapport Annuel
RA/CB	: Rapport Annuel du Congo Belge
RCB	: Rapport du Congo belge
RIG	: Route d'Intérêt Général
RIL	: Route d'Intérêt Local
RP	: Route Privée/Révérend Père
RA/TP	: Rapport Annuel du service des Travaux Publics
Rapp. Ann.	: Rapport Annuel
Rapp. Ch.	: Rapport (annuel) aux Chambres législatives pour l'Administration de la Colonie du Congo belge
RDC	: République Démocratique du Congo
RN	: Route Nationale
RR	: Route Régionale
SABENA	: Société Anonyme Belge de Navigation Aérienne
SEGTRACO	: Service Général de Transport au Congo
SHABUNDOR	: (Compagnie d'exploitation de l') Or de Shabunda
SIMACOAF	: Société Agricole et Commerciale d'Afrique
SIMAK	: Société Immobilière au Kivu
SIMKAT	: Société Minière du Katanga
SOBELCO	: Société Belge de Construction
SOCOL	: Société Coloniale
SOCOL-Congo	: Société Coloniale – Congo
SOCOPA	: Société Coopérative des Produits Agricoles
SOCOPHAR	: Société Commerciale et Pharmaceutique
SOMIBA	: Société Minière de Bafuaboli
SOMIKIN	: Société Minière de Kindu
SOMINKI	: Société Minière et Industrielle du Kivu
STA	: Service Administratif Territorial
SUCRAF	: Sucrerie Africaine
Sv	: Suivant

SYDELKIN	: Syndicat de Développement d'Elevage de Kindu
SYMAF	: Syndicat Minier Africain
SYMETAIN	: Syndicat Minier d'Etain
SYMOR	: Syndicat Minier d'Or
TAM	: Transport Afrique-Maniema
TP	: Travaux Publics
TEXAF	: (Compagnie de) Textile Africaine
TEXKIVU	: (Compagnie) Textile du Kivu
THEKI	: (Plantation de) Thé du Kivu
TRABEKA	: Travaux en Béton du Katanga
TRANSKAT	: (Société générale de) Transports au Katanga
ULB	: Université Libre de Bruxelles
ULPGL	: Université Libre des Pays des Grands-Lacs
UMHK	: Union Minière du Haut Katanga
UNAKI	: Union des Agriculteurs du Kivu
UNIRWA	: Université du Rwanda
UROME	: Union Royale Belge pour les pays d'Outre-Mer
UTEXKI	: Usine Textile du Kivu
VICICONGO	: Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo
VU	: Voirie Urbaine

INTRODUCTION GENERALE

1. Objet et intérêt du sujet

La route imprime aux paysages du Kivu-Maniema une image féerique. Elle apparait comme une ligne sablonneuse au milieu d'une végétation rabougrie. Elle épouse les formes orographiques, s'avance vers les collines qu'elle découpe ou évite, surmonte les cours d'eau et file vers des horizons lointains. C'est cette route-là qui constitue l'objet de cette thèse.

La route est appréhendée sous deux aspects historiques. D'une part, le processus de sa mise en place et d'autre part, ses incidences sur l'économie, la société et l'environnement. Concernant le premier aspect, la thèse explique pourquoi, quand et comment les routes du Kivu-Maniema ont été construites et maintenues en état pendant la période coloniale. Dans le deuxième aspect, la route est étudiée sous deux volets : d'un côté comme un « *phénomène de société* », un vecteur de mutations de la société congolaise. Sous ce point de vue, la thèse examine le rôle et la place de la route, en dehors d'autres facteurs, dans le progrès ou non des milieux connectés. De l'autre côté, la route est présentée comme un facteur perturbateur de l'environnement, du milieu physique (la forêt, les montagnes, les cours d'eau, l'air, la biodiversité, etc.) et ce, au cours des trois stades importants de son évolution : la construction, l'amélioration ou l'entretien, et l'exploitation par les différents moyens de transport routier, mais surtout par le véhicule automobile.

Globalement, on étudiera la route et ses effets au Kivu-Maniema pendant la colonisation. Concernant les effets, il faut, d'ores et déjà, préciser qu'il y en a qui sont prévisibles et d'autres qui ne le sont pas. Parmi les effets prévus, certains sont désirés, d'autres le sont moins. On distingue, par ailleurs, les effets directs (proximaux) et indirects (distants) ; effets sociaux, économiques, psychologiques[1], ou encore culturels et environnementaux. Ainsi par exemple, si le transport routier est un effet prévisible de la route, l'augmentation ou non du tonnage de marchandises l'est moins puisque cela fait intervenir beaucoup d'autres facteurs ; si la mobilité de personnes est désirée, la destruction de la biodiversité sur les bords de route ne l'est pas. Dans cette thèse, les incidences directes et indirectes, prévisibles et imprévues, désirées et non désirées sont prises en compte.

Le choix de la route comme objet d'étude est dicté par un certain nombre de raisons liées, d'une part, à l'importance primordiale de ce mode de transport et d'autre part, à sa situation actuelle en RDC. La route est le mode de transport le plus

[1] ROBENATE, J.-C., *Les politiques de transport routier dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale*, Thèse de doctorat en Droit comparé et international des affaires, Université Lumière Lyon 2, octobre 2009, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2009/robenate_jc#p=0&a=top), consulté le 10 octobre 2014, p. 19.

important en Afrique. Sa grande souplesse et sa compétitivité en font le mode de transport principal utilisé tant pour les déplacements des personnes que pour les marchandises[2].

Par ailleurs, un réseau routier bien entretenu concourt à la sécurité des populations puisqu'il permet le déplacement des troupes vers les zones opérationnelles. Il facilite les contacts et les échanges entre les campagnes et les villes, et entre les peuples de régions éloignées, ce qui aide à consolider l'unité nationale.

Wilfried Owen établit une relation de cause à effet entre les voies de communication et les transports qu'elles génèrent. Il affirme sans ambages que « *pour remporter la victoire dans la lutte contre la pauvreté qui a pris une dimension planétaire, et pour créer l'abondance, il faut d'abord s'attaquer intelligemment aux aspects du problème qui concernent les transports* »[3]. Or, les transports sont engendrés par les voies de communication, parmi lesquelles se trouve la route.

Au Kivu-Maniema, la route connecte plus de villages et de territoires que ne le font le chemin de fer et la voie d'eau qui sont du reste excentrés. Quant à l'avion, le transport qu'il entraine est plus onéreux et est réservé à une catégorie de personnes. En outre, grâce à la route, les autres modes de transport acquièrent du fret à transporter. C'est pourquoi, pendant la période coloniale, le rôle primordial de la route était de « *connecter l'intérieur « utile » aux grandes voies* »[4] d'évacuation de la production.

Quant à l'histoire de la route, elle trouve tout son intérêt au Kivu-Maniema en ce qu'elle est à la fois proche et éloignée des populations. Elle apparaît, aux yeux des jeunes nés après 1980 dans certains milieux, comme une évocation des faits mythiques relevant d'une époque légendaire. Cela s'explique par le fait que certains territoires sont totalement enclavés. Des axes routiers qui, au temps colonial, étaient très fréquentés, sont obstrués de bout en bout, laissant à la forêt et aux herbes l'occasion de reprendre leurs droits. C'est le cas des axes routiers Burhale-Shabunda, Shabunda-Kasese-Lubutu, Kamituga-Kitutu-Kindu, Bunyakiri-Walikale-Lubutu, Kibombo-Tunda-Lueki, etc. qui n'existent plus que de nom. En revanche, l'histoire des routes est proche de nous parce que la route est liée à l'existence même de l'homme. Elle s'incorpore dans son vécu quotidien et lui permet d'entrer en contact avec ses semblables. Elle lui facilite la mobilité et intervient pour beaucoup dans la transformation de son mode de vie. En plus, depuis l'indépendance, la réhabilitation

---

[2] DEBAUCHE, W., *La route, acteur de la mobilité et de l'économie*, Bruxelles, centre de recherches routières, s. d., p. 5.

[3] OWEN W., *Transport et développement*, Paris, Ed. Internationales, coll. Tendances actuelles, 1970, p.17.

[4] YEMMAFOUO, A. et al., « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 259, juillet-septembre 2012, p. 396, (http://com.revues.org/6663), DOI : 10.4000/com.6663, consulté le 13 février 2013.

des routes fait toujours partie des préoccupations de la population et des responsables politiques congolais[5].

Cette thèse voudrait comprendre le réseau routier du Kivu-Maniema pendant la période coloniale. Elle voudrait également montrer qu'à un moment de l'histoire, on pouvait quitter Bukavu à 7 heures 30 à bord d'une voiture VW et arriver à Kindu à 17 heures (490 km) ; ce qui est pratiquement impossible de réaliser actuellement.

2. Historiographie

Si en Europe, les ouvrages, les thèses de doctorat et les articles spécifiques sont nombreux et permettent actuellement de retracer l'histoire des routes dans plusieurs pays, au Kivu-Maniema, les publications scientifiques sur la route sont encore rares. Cela nous oblige à recourir à la littérature disponible, souvent éloignée de notre terrain d'étude, pour étayer nos arguments.

Dans cette littérature sur l'histoire des routes, deux approches se dégagent clairement : La première approche est celle qui analyse la route dans sa globalité. Elle met en exergue le processus de son établissement et insiste sur l'aspect technique de la construction des routes[6]. C'est le cas notamment en France et en Belgique au XIX[e] siècle avec les écrits des ingénieurs, et ensuite avec les contributions de Léopold Génicot[7] et de Georges Reverendy[8]. Leurs ouvrages de synthèse constituent des repères importants qui se basent sur les publications antérieures et présentent l'historique des routes dans ces deux pays. L' « *Abrégé d'histoire des routes* »[9] de Jean Billard, publié en 2008, est aussi un ouvrage de synthèse. Son point fort est qu'il présente, dans une vision panoramique, l'histoire des routes de l'Europe depuis leur genèse pendant l'antiquité jusqu'à l'époque contemporaine, en mentionnant les différentes innovations. Ces contributions permettent de comprendre les différentes étapes de l'évolution des routes. Néanmoins, leur apport est limité parce que leurs champs de recherche sont éloignés du nôtre.

Au Congo, cette approche est adoptée pendant la période coloniale par les ingénieurs, militaires, économistes et hommes politiques qui réfléchissent sur les stratégies les meilleures à mettre en œuvre pour avoir de bonnes voies de communication. Ces auteurs évoquent notamment les questions de la résistance des chaussées, des ouvrages d'art, de la main-d'œuvre, des investissements et du transport. Les renseignements qu'ils fournissent sont utiles mais reflètent

---

[5] Nous pensons notamment aux programmes de réhabilitation des infrastructures de transport de 1973 et de 2006.

[6] Voir GENICOT, L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Collection Nationale, Office de publicité, 1948, 78 p. Cet auteur présente l'évolution des études sur les routes en Belgique depuis 1930.

[7] *Ibid.*

[8] REVERENDY, G., *Histoire des routes de France*, QSJ, PUF, Paris, 1995, 128 p.

[9] BILLARD, J., *Abrégé de l'histoire des routes*, 2008, (http://www.lcpc.fr/francais/sources-d-information/hist_routes/article/lcpc-sources-d-informations-397), consulté le 2 décembre 2014.

manifestement l'idéologie coloniale[10]. La thèse de l'historien Kimena Kekwakwa Kinenge[11] qui a pour champ d'étude le Maniema, essaie de pallier cette insuffisance. L'auteur y développe les conditions et le processus de la mise en valeur du Maniema et réserve une infime partie à la construction des routes et, à leur dérivé, le transport routier. Cela est normal parce que son étude s'arrête en 1929, soit 9 ans seulement, après le lancement du programme de construction des routes au Congo belge. Toutefois, cette œuvre aide à comprendre l'implication des sociétés minières et agricoles dans la mise en place des *chaussées coloniales* au Maniema.

La deuxième approche met en relief les incidences des routes sur les milieux connectés. Elle se développe, à l'instar de la première, au XIX^e^ siècle, notamment avec les contributions d'Alfred de Foville[12] et d'Eugène Campredon[13] qui démontrent le rôle des voies de communication dans les transformations sociales et économiques des régions desservies en France et dans les régions d'expansion coloniale. Cette approche est adoptée par les coloniaux qui œuvrent en Afrique[14]. Pendant la période postcoloniale, les géographes, les historiens et les économistes analysent diverses incidences de la route. Parmi les effets de la route étudiés, il y a le développement durable[15], l'intégration régionale[16], le désenclavement[17], les mutations sociales et psychologiques[18], la concurrence route-rail[19], la lutte contre la pauvreté[20], etc.

---

[10] Nous y revenons au chapitre premier de cette étude. Voir le point travaux-sources.

[11] KIMENA, K. K., *Le Manyema sous la colonisation belge : la mise en valeur économique et l'évolution socio-politique (1885-1929),* thèse de doctorat en Histoire, inédite, Aix-en-Provence, novembre 1984, 3 tomes, 1050 p.

[12] DE FOVILLE, A., *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, 1879.

[13] CAMPREDON, E., *Rôle économique et social des voies de communication*, Paris, Dunod, 1899, 515 pages.

[14] C'est le cas de GHILAIN, J., L'organisation des transports des produits agricoles au Congo Belge, in Bulletin agricole du Congo belge, vol. 29, n° 2, juin 1938, pp. 323-332; DEVROEY, E. J., *Nouveaux systèmes de ponts métalliques pour les Colonies et leur influence possible sur l'évolution des transports routiers au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Mémoires, IRCB, Coll. In-8°, Tome VI, fasc. 5 et dernier, 1947, 97 p.

[15] NEMB, P.-S., *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012, 227 p.

[16] NORODOM KIARI, J.-B., *L'intégration régionale en Afrique centrale (1916-1960). Une analyse des jalons posés par la France*, Paris, L'Harmattan/Cameroun, 2012, 216 p.

[17] GAUCHÉ, É., « Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd) », in *Norois*, 214, 2010, pp. 67-84 ; YEMMAFOUO, A. et al., *art.cit*., pp. 395-416.

[18] SEMI-BI ZAN, « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n° 61-62, 1976, pp. 147-158.
395-416

[19] BÉRANGER, CH., *Le rôle du chemin de fer en Afrique. Les cas du Mozambique et du Kenya*, Thèse en géographie, Université du Havre, 2012, 550 p., (http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/10/BERANGER-th%C3%A8se.pdf), consulté le 13 octobre 2014.

[20] PORTER, G., « Reflections on a century of road transport developments in West Africa and their (gendered) impacts on the rural poor », in *EchoGéo,* n° 20, 2012, (http://echogeo.revues.org/13116), DOI : 10.4000/echogeo.13116, consulté le 25 décembre 2014.

Pour ce qui est du Congo, beaucoup d'auteurs ont étudié les transports comme effets des voies de communication. Les écrits de l'économiste A. Huybrechts[21] sont un exemple probant. En général, il fait un tour d'horizon de l'évolution des voies de communication avant de s'appesantir sur les transports. Mais ses analyses macro-économiques concernent peu le Kivu-Maniema. La thèse de Tshund'Olela E.S.[22] inspire dans la manière de faire l'analyse historique du transport, mais elle ne concerne nullement notre terrain d'étude. Il en est de même de la thèse de Kuama Mobwa Makutungu[23] qui traite du mode de recrutement et des conditions de travail de la main-d'œuvre employée dans les travaux d'infrastructure au Bas-Congo. Les travaux de J.F. Drevet sur le Kivu montagneux[24] s'inscrivent aussi dans cette logique. Ce géographe est plus intéressé par le transport et les plantations à telle enseigne que le réseau routier apparait totalement en sous-main comme introduction à ses analyses. Concernant les travaux de synthèse sur le Congo, il faut citer particulièrement ceux de Guy Vanthemsche[25] où l'on trouve des analyses économiques intéressantes dans lesquelles les infrastructures routières du Congo ont parfois leur place. Cependant, les relations entre le Congo et la Belgique sont examinées du point de vue de la Belgique.

Tous ces travaux et bien d'autres que nous citons dans l'introduction de chaque chapitre apportent de précieux renseignements sur les routes, mais rentrent difficilement dans le cadre chronologique et spatial de notre étude. Certains font des analyses macro-économiques sur le Congo, tandis que d'autres se limitent à des

---

[21] HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier au Congo », in *Cahiers économiques et sociaux*, Kinshasa, Vol. 5, n° 3, octobre 1967, pp. 276-326 ; HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », in *Revue économique*, vol. 22, n° 1, 1971 ; HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo. Etude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, La Haye, Mouton et IRES, 1970, 418 p.

[22] TSHUND'OLELA, E. S., *Politique coloniale, économie capitaliste et sous-développement au Congo Belge : cas du Kasaï (1920-1959)*, 2 tomes, thèse de doctorat en Histoire, inédite, UNAZA/Campus de Lubumbashi, mars 1980, 1015 p.

[23] KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *La mobilisation d la force du travail dans le sud-ouest de l'ancien Congo-Belge 1910-1932. Grands travaux d'infrastructure, entreprises commerciales et industrielles*, Thèse de doctorat en Histoire, UCL, Louvain-la-Neuve, 1995, 282 p.

[24] DREVET, J. F., « Un problème de transport au Kivu : les relations des hautes terres orientales avec l'extérieur zaïrois et étranger », in *Actes du colloque sur la géographie physique et humaine du Kivu*, CERUKI, Bukavu, mai-juin 1974 et DREVET, J.F., *Les plantations européennes dans le Kivu d'altitude*, Thèse de doctorat en Géographie, inédite, Université de Paris X, 1974.

[25] VANTHEMSCHE, G., « L'empreinte du colonisateur belge sur l'économie congolaise », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 83-91 ; VANTHEMSCHE, G., « Le Plan décennal et la modernisation du Congo (1949-1959) », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 104-107 ; VANTHEMSCHE, G., *Genèse et portée du « Plan décennal » du Congo belge (1949 - 1959)*, Académie Royale des sciences d'Outre-mer, Classe des Sciences Morales et Politiques, Mémoires in-8°, Nouvelle Série, Tome 51, fasc. 4, Bruxelles, 1994, 90 p. ; VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et le Congo. Empreintes d'une colonie 1885-1980*, Bruxelles, Editions Complexe, 2007, 358 p. ; VANTHEMSCHE, G., *Le Congo belge pendant Première Guerre mondiale. Les rapports du ministre des Colonies Jules Renkin au roi Albert Ier 1914-1918*, Commission royale d'histoire, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 2009, 240 p.

allusions sur la route et le transport routier. Les spécificités du Kivu-Maniema ne sont pratiquement pas étudiées. Il existe donc, à ce stade, un vide historiographique que cette thèse voudrait bien combler non seulement en plaçant la route au centre de l'analyse historique, mais aussi en examinant ses différentes retombées dans un certain nombre de domaines ciblés lors des investigations.

Cette thèse se situe au point d'intersection des deux approches ainsi définies. Dans le premier chapitre, elle recourt à l'approche globale des chaussées routières et essaie, dans une analyse technique et historique, de présenter l'évolution du réseau routier du Kivu-Maniema. Dans les autres chapitres, elle étudie les incidences économiques, socio-politiques et environnementales des routes pendant la période coloniale.

Ce travail fait sien l'espoir exprimé en 1989 par Robert Cornevin lors de la sortie de presse de la quatrième édition de son *Histoire du Zaïre des origines à nos jours.* Pour Cornevin, son livre aura rempli sa tâche, « *s'il fait prendre conscience aux Zaïrois de la valeur et de l'intérêt de leur histoire, s'il remet à sa juste place, hors de toute pression, l'œuvre belge au Zaïre, et s'il montre aux étrangers, investisseurs, coopérants ou visiteurs, les richesses du pays et ses valeurs de culture* »[26].

Effectivement, ce travail n'a pas l'intention de remuer les plaies ou de remettre en cause l'œuvre coloniale dans le domaine des infrastructures routières au Kivu-Maniema. Toutefois, il ne se dérobe pas du devoir de l'historien de dire les choses telles qu'elles se présentent dans les sources, le plus objectivement possible, en soumettant les témoignages à la rigueur de la critique historique.

3. Problématique et hypothèse

L'histoire ne peut se départir de contacts de l'homme avec ses semblables à travers une kyrielle de stratégies et de moyens que son ingéniosité lui permet d'élaborer et de mettre en œuvre. En effet, en tant qu' « *animal social* », comme le disait Aristote, l'homme ne vit jamais en vase clos. Il cherche toujours à être en contact avec les autres hommes. Ce souci constant s'observe aisément depuis la constitution des premières communautés humaines qui tracèrent des pistes afin de connecter leurs différentes agglomérations.

A leur arrivée au Kivu-Maniema, les Arabo-Swahili trouvent que les peuples de la région ne vivent pas en autarcie. Leurs villages sont bien reliés par un réseau de pistes bien entretenues. Ce sont ces pistes qu'ils empruntent pour atteindre tous les recoins du Maniema et le sud du Kivu actuel (les actuels territoires de Fizi, Shabunda et Mwenga) qu'ils razzient à volonté en procédant au ramassage de l'ivoire et à la prise des esclaves. C'est aussi à travers ces pistes qu'ils écoulent ces produits vers Bagamoyo et Zanzibar, sur la côte de l'Océan Indien.

---

[26] CORNEVIN R., *Histoire du Zaïre. Des origines à nos jours*, Bruxelles, Paris, Hayez, Académie Royale des Sciences d'Outre-mer, 1989, p. 14.

Les explorateurs qui visitent le Congo au XIXe siècle, au nombre desquels David Livingstone, Verney Lovelt Cameron et Henry Morton Stanley, suivent les mêmes pistes pour reconnaître le bassin du Congo. Ce dernier, à l'issue de sa traversée du continent, prononce le 9 août 1877 à Boma, une phrase qui résume sa vision de la mise en valeur de la région explorée : « *sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny* »[27]. Cette déclaration dénote de l'importance des voies de communication dans ce vaste territoire enfoui, en grande partie, dans la jungle équatoriale. Car, sans voie de communication, l'exploitation des immenses richesses du bassin du Congo serait chimérique.

Ainsi, conformément à la déclaration de Stanley, le plan léopoldien de transport est concocté dès la fin du XIXe siècle. Il privilégie la voie ferrée pour relier les biefs navigables du fleuve Congo et promeut la « *voie nationale* » d'une part, et d'autre part, crée un exutoire pour le Katanga dont les richesses devaient être rapidement écoulées vers la métropole par l'océan Atlantique[28].

La politique de mise en valeur basée sur la maxime de Georges Moulaert lancée en 1912 : « *Communiquer et transporter, c'est coloniser* »[29], est pourtant loin d'intéresser toute la colonie. A cette époque, comparativement à d'autres colonies de l'Afrique, l'action entreprise dans le secteur de transports jusqu'en 1919 n'est qu'un coup d'épée dans l'eau. Plus de trois-quarts des Congolais vivent en marge de l'action coloniale parce que situés loin des voies de communication.

Le programme de promotion des infrastructures de Louis Franck arrive à point nommé au moment où l'on pointe du doigt la route comme mode de transport de l'Afrique, à cause sa flexibilité et de sa capacité à contourner et à braver les différents types de sols, de végétation, de climat et de topographie[30].

Aujourd'hui plus que jamais, on sait que les voies de communication en général et de transports terrestres en particulier, jouent un rôle important dans l'organisation et la structuration de l'espace. On les considère comme des baromètres et des facteurs déterminants du niveau de progrès des sociétés, surtout dans les pays

---

[27] LEBBE, F., *Au fil du rail : l'histoire des chemins de fer du Congo*, Office H' Wauthoz-Legran, 1950, p. 1 ; NUYEN, J., « Le problème des Routes en Régions tropicales », in *Enquêtes bibliographiques*, Bruxelles, CEDESA, 1961, p. 1 ; DUPRÉ LA TOUR, F., *Histoire des chemins de fer d'Afrique noire francophone*, in CHALÉARD, *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, p. 19-34.

[28] CAMUS, M.C., « La Compagnie des Chemins de Fer du Congo supérieur au Grands-Lacs Africains », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. IX, n° 2, 1938, pp. 511-512.

[29] BLANCHART CH. et al., *Le rail au Congo Belge 1920-1945,* TII, G. Blanchart & Cie, Bruxelles, 1990, p. 58.

[30] WEULERSSE, J., « L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale », In *Annales de Géographie*, 1931, t. 40, n° 227, p. 556, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1931_num_40_227_1110), consulté le 18 décembre 2012 ; GHILAIN, J., "L'organisation des transports des produits agricoles au Congo Belge", in *Bulletin agricole du Congo belge*, vol. XXIX, n° 2, juin 1938, pp. 323-332.

en développement. Pour J. Aloko-N'Guessan : « *La vie économique et sociale n'aurait aucune possibilité de s'exercer, nulle part dans le monde, sans ce support indispensable* »[31].

Quant à la route, elle est perçue comme un des vecteurs indispensables du développement de la collectivité. Elle contribue à la valorisation sociale, économique et esthétique du secteur tout en jouant son rôle principal, qui est de servir d'artère sûre et efficace pour l'écoulement du trafic[32]. En fait, avec la route, le trafic « voyageurs », les services postaux, le tourisme, l'instruction et les services médicaux, etc. réalisent des progrès constants[33].

Les effets de la route ne se limitent pas uniquement à la zone du tracé. Ils sont ressentis loin au-delà de ce périmètre selon la formule d'Eugène Campredon : « *Comme les cercles concentriques qui agitent une masse liquide au repos, quand y tombe fortement une lourde pierre, et qui grandissent à mesure qu'ils s'éloignent du centre d'ébranlement, les effets dus à l'extension des voies et moyens de communication se multiplient et s'étendent à l'infini, se répercutant jusque dans les replis les plus intimes de la vie sociale* »[34]. Tout cela fait dire à la FAO : « *Where road passes, development follows*»[35].

Là se trouvent les questions fondamentales qui constituent *le fil d'Ariane* de cette thèse : quelles sont les motivations, les stratégies et les moyens qui ont concouru à la mise en place de l'infrastructure routière au Kivu-Maniema ? Quelles sont les incidences de la route dans cette région ? La route a-t-elle réellement introduit le développement dans les milieux qu'elle traversait de 1920 à 1960 ?

En considérant le rôle et l'impact de la route sur la croissance de l'économie[36] et partant, sur la transformation de la société, d'aucuns affirment qu'elle est pour un pays ou une région, ce que les poumons sont pour un corps humain : ce sont eux qui « apportent de l'oxygène », et donc le dynamisme, qui font vivre et qui animent l'ensemble de la vie moderne. A cet égard, l'impact proximal ou ultime de la route sur les différents secteurs de la vie est irréfutable.

---

[31] ALOKO-N'GUESSAN, J., « Le rôle des voies de communication terrestres dans le processus de maîtrise de l'espace ivoirien », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J., *L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, p. 87.

[32] OCDE, *Effets de la circulation et des routes sur l'environnement en zones habitées*, Recherche routière, Paris, 1973, 103 p. «Là où la route passe, le développement suit ».

[33] COMITE PERMANENT DE COORDINATION DES TRANSPORTS AU CONGO BELGE, *L'organisation actuelle des transports au Congo Belge*, Bruxelles, 1930, p. 37.

[34] CAMPREDON, E., *op.cit.*, p. 1.

[35] FAO (ed.), "Roads infrastructures in tropical forest", in *Road to development or road to destruction*, Rome, 1999, p. 20.

[36] A ce niveau, on s'interrogerait sur la route et la croissance économique en vue de comprendre la relation entre les deux. Car, pour Kimena par exemple, « *si la production agricole peut s'accroître grâce à l'établissement d'un réseau routier praticable et à l'amélioration des transports, il est un fait que les routes peuvent s'améliorer grâce à l'essor de la production* ». Sans être au centre de nos préoccupations dans cette étude, il est évident que la route entraine la croissance économique qui a, à son tour, la finance et lui procure du travail à travers les produits à transporter.

N'oublions cependant pas que la *chaussée coloniale*[37] aurait été créée pour répondre à certains objectifs liés au contexte du moment et aux aspirations de ses initiateurs. Cette étude cherchera à établir une corrélation entre ces objectifs fondamentaux et les réalisations auxquelles on serait arrivé dans la mise en valeur économique, sociale et environnementale du Kivu-Maniema à travers la route. Il serait aussi utile d'examiner les incidences de cette route sur l'environnement. La route a-t-elle entrainé là aussi des changements importants ?

4. Délimitation de l'étude

4.1. Cadre géographique de la recherche

Le Kivu-Maniema est une région de l'Est du Congo, regroupant les actuelles provinces du Maniema, du Nord-Kivu et du Sud-Kivu. Il constitue le cadre spatial de cette étude. Cet espace géographique, le dernier à avoir intégré l'ensemble congolais, est appelé *ancien Kivu, Grand Kivu* ou *Kivu* tout court.

Dans cette étude, l'appellation Kivu-Maniema est préférée à toutes les autres puisqu'elle résiste aux différents découpages et remaniements territoriaux qui émaillent l'histoire administrative de cette région. En effet, si le Maniema est bien connu par les agents coloniaux depuis le XIX^{e} siècle à cause de la présence des Arabo-Swahili et pendant la *campagne antiesclavagiste*, le Kivu reste *terra incognita* jusqu'au Décret royal du 28 mars 1912. Cette décision érige le Kivu, en même temps que le Maniema, au rang de District du Congo belge[38]. Par la suite, les deux Districts sont tour à tour intégrés dans la Province Orientale (1917), puis dans la Province du Kivu (1933). En 1950, le Kivu est subdivisé en deux Districts, le Nord-Kivu et le Sud-Kivu, ce qui fait au total trois Districts pour la province du Kivu. En 1988, les trois Districts sont promus au rang de provinces autonomes.

Dans sa configuration de 1933[39], le Kivu-Maniema est compris entre le 1er parallèle nord et le 5^{e} parallèle sud et, entre 24°40' et 30°00' de longitude Est. Il est aussi situé entre 0°57'de latitude nord et 4°57' de latitude sud[40]. Il est borné au nord

---

[37] Route construite pendant la période coloniale.

[38] MASSART, A., *Atlas général du Congo*, Bruxelles, 1950, pp. 4-5 cité par BISHIKWABO CH., « L'évolution administrative du Kivu 1850-1965 », in *Actes du colloque sur la géographie physique et humaine du Kivu (Bukavu, mai –juin 1974)*, CERUKI, ISP/Bukavu, 1974, p. 11. Voir carte administrative du Congo belge en annexe, p. 51.

[39] L'arrêté royal du 29 juin 1933 subdivise le Congo belge en 6 provinces, mais c'est l'Ordonnance n° 90/AIMO du Gouverneur Général Auguste Tilkens du 29 septembre 1933 qui érige le Kivu-Maniema en une province dénommée Costermansville. Cette entité est composée de deux Districts : le Kivu et le Maniema. WILLAERT, M., *Servir au Congo. Carnets d'un territorial 1931-1961*, Paris, Didier Hatier, 1990, p. 15). De 1933 à 1960, quelques modifications ont été apportées dans la configuration de cette province. C'est notamment l'intégration en 1935 des territoires de Beni, de Lubero et de Lubutu précédemment cédés à la province Orientale. La province du Kivu conservera ses limites jusqu'en 1988.

[40] DREVET, J.F., *op.cit.*, p. XII.

par la Province de Stanleyville, à l'Est par le protectorat anglais de l'Uganda, le Ruanda-Urundi et le Tanganyika ; à l'ouest par la Province de Lusambo et au sud par celle d'Elisabethville. Sa superficie est de 256.584 Km², soit un peu moins du dixième de la superficie totale du pays[41]. Costermansville ou Bukavu[42], la capitale provinciale, se situe à 28°51' de longitude Est, à 2°31' de latitude sud et à une altitude de 1635 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Le choix du Kivu-Maniema comme terrain d'étude de l'évolution du réseau routier et de ses incidences n'est pas arbitraire. D'abord, le Kivu-Maniema est une région essentiellement agricole et minière. Il serait, dans ce cas, intéressant de savoir par où et comment les ressources minières et les produits agricoles étaient écoulés des zones de production ou d'extraction vers les centres de consommation, d'usinage ou de transit, et comment les produits d'importation atteignaient les centres urbains et les milieux ruraux.

Ensuite, il s'agit d'une région où, hormis la voie maritime, tous les autres modes de transport sont exploités. Cela permettrait de mesurer le rôle et l'importance de la route par rapport à d'autres voies de communication exploitées dans la région.

Comme dit plus haut, le Kivu-Maniema est une région excentrée qui fait frontière avec quatre des six provinces du Congo belge. D'autre part, elle est limitrophe de trois colonies : le Ruanda-Urundi, l'Uganda et le Tanganyika Territory. Cela permet d'analyser aisément la question d'intégration nationale et régionale par le biais du réseau routier.

Enfin, le Kivu et le Maniema étant deux entités contrastées sur bien des aspects : naturel, économique, démographique, etc., il est intéressant d'appréhender le rôle des routes dans la transformation de la vie économique, socio-politique et du milieu physique de cet espace diversifié.

4.2. Cadre chronologique de la recherche

Cette étude couvre la période allant de 1920 à 1960. Il est clair que le choix de la période coloniale est loin d'être aléatoire car, c'est sous la colonisation que la

---

[41] *Idem*, p. 3.

[42] En 1927, Bukavu, chef-lieu du District du Kivu depuis 1926, devient Costermansville, du nom de Paul-Marie-Adolphe Costermans (Bruxelles, 2 avril 1860-Banana, 9 mars 1905). Il a effectué en tout 6 voyages au Congo entre le 2 novembre 1890 et sa mort en 1905. Ce sous-lieutenant d'artillerie formé à l'Ecole Royale militaire a gravi les échelons de l'administration jusqu'au niveau de vice-gouverneur général de l'EIC en 1904. Avant cela, en 1902, il a assuré la défense de la frontière orientale de l'EIC contestée par les Allemands depuis Bobandana jusqu'au lac Tanganyika et a organisé l'occupation de Bukavu. Se considérant visé par les critiques de la presse contre les exactions du régime léopoldien sur les populations locales, il s'est donné la mort à Banana le 9 mars 1905. Pour perpétuer sa mémoire, l'administration coloniale a décidé, en 1927, que le poste de Bukavu, chef-lieu du district du Kivu, porterait le nom de Costermansville. ENGELS, « Costermans (Paul-Marie-Adolphe) », in *B.A.C.B.*, 1951, pp. 45-50. Cependant, en 1954, Costermansville reprend le nom de Bukavu pour des raisons jusqu'ici non élucidées.

quasi-totalité des routes du Kivu-Maniema ont été construites, entretenues, élargies, améliorées, « modernisées » et rentablement exploitées. En outre, la disponibilité d'une documentation abondante sur les routes du Kivu-Maniema aux Archives africaines et à la Bibliothèque africaine facilite la tâche au chercheur et le motive davantage à travailler sur cette période.

L'année 1920 est le *terminus a quo* de ce travail. Elle correspond au lancement du programme de grands travaux d'infrastructure du Ministre des Colonies Louis Franck[43]. Ce programme est exposé devant la Chambre des représentants le 24 novembre 1920[44]. A cette occasion, il déclarait : « *En matière de route, nous avons fait, au contraire, très peu de chose au Congo. Nous devons songer sérieusement à modifier à cet égard notre politique. Les indigènes eux-mêmes sont intéressés au premier chef à l'établissement d'un système routier. Même si ce système est assez primitif, il facilite les communications, il permet à l'administration d'atteindre plus facilement tout l'ensemble de son territoire et il est clair que ce n'est qu'au fur et à mesure que nous ferons construire des routes, que nous aurons raison du portage à dos d'hommes qui est aujourd'hui une nuisance dans la Colonie* »[45].

Le *terminus ad quem* de cette thèse est l'année 1960. A cette date, le Congo belge accède à son indépendance. Un autre mode de gestion du pays s'installe. La volonté de poursuivre la coopération entre le Congo et la Belgique dans tous les secteurs vitaux, expressément consignée dans le *Traité d'amitié*[46] conjointement signé le 29 juin 1960, s'arrête net après quelques jours.

Sans vouloir nous étendre sur la période postcoloniale, nous avons la conviction que les analyses faites dans cette étude ne manqueront pas d'interpeller les gestionnaires actuels du réseau routier de la RDC, tout comme ceux d'autres secteurs importants de la Nation. Car, comme l'affirme Robert Cornevin, « *Dans une large mesure, l'étude du passé de ce pays (*entendez la RDC*) permet d'expliquer les événements contemporains. Si l'histoire précoloniale explique le tribalisme, c'est la politique de Léopold II qui détermine la mise en valeur économique du pays, c'est le catholicisme flamand qui influence le système d'éducation, ce sont la logique et le formalisme belge qui marquent les institutions* »[47].

---

[43] Louis-Marie-François Franck, né le 28 novembre 1868 à Anvers et est mort le 31 décembre 1937 à Wijengem, fut Avocat, député libéral, Professeur à l'ULB, Ministre des Colonies (21 novembre 1918-1924), Ministre d'Etat, gouverneur de la Banque Nationale de Belgique. Voir IRCB, *Biographie coloniale belge*, t. III, 1952, pp. 325-343 ; VAN DER KERKEN, G., « Louis Franck (28 novembre 1868-31 décembre 1937) », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, vol. X, n° 1, 1939, 43 p.

[44] STENGERS, J., *Combien le Congo a-t-il coûté à la Belgique,* Bruxelles, Académie royale des Sciences coloniales, Mémoires in-8°, 1957, p. 87.

[45] BLANCHARD, CH. et al., *Le rail au Congo Belge 1920-1945,* t. II, G. Blanchart & Cie, Bruxelles, 1990, p. 5.

[46] HASQUIN, H. (dir.), « Traité d'amitié (Congo) », in *Dictionnaire d'Histoire de Belgique. Les hommes, les institutions, les faits, le Congo belge et le Ruanda-Urund*i, Namur, Hatier, 2000, pp. 627-628. Le traité est rejeté suite aux événements malheureux qui embrasent le Congo à partir du 5 juillet 1960 et qui mettent à mal les relations entre les deux pays.

[47] CORNEVIN R., *op.cit.*, p. 14.

4.3. Cadre analytique de la recherche

Sur le plan analytique ou thématique, il est important de noter que cette thèse se veut transversale et diachronique. C'est une étude à « *large spectre* » lorsqu'on considère l'étendue des champs thématiques qu'elle explore : histoire économique, histoire urbaine, histoire des infrastructures, histoire de l'enseignement, histoire de l'environnement, histoire rurale, histoire culturelle, histoire politique, histoire des maladies, etc. En choisissant cette option, ce travail n'a pas la prétention d'approfondir ces domaines. La philosophie à la base de son élaboration est de présenter un ensemble d'éléments historiques au travers desquels les incidences de la route sont bien perceptibles.

Reconnaissant que la transformation de l'économie, de la société, de la culture et de la politique est généralement le résultat combiné de plusieurs facteurs, cette thèse ne cherche pas à attribuer à la route toute la responsabilité des changements observés dans l'évolution du Kivu-Maniema pendant la période coloniale. Elle voudrait simplement mettre en relief le rôle et la place de la route dans ces transformations.

Une autre option prise dans cette thèse est celle de faire une étude régionale et sectorielle. On traite de la route et de ses effets dans une région bien délimitée, le Kivu-Maniema, pendant la période coloniale. Cette façon de faire permet justement d'envisager de nombreux secteurs d'activités, d'étudier, en lien avec la route, différents phénomènes sur ce territoire bien circonscrit, et d'en mettre en exergue les spécificités.

Ce travail est élaboré sur base, avant tout, de documents d'archives officielles produits par les différentes administrations du Congo belge conservés en Belgique et au Congo. La plupart de ces documents font partie des Archives africaines du Ministère des Affaires étrangères du Royaume de Belgique. Nous nous sommes limité à ce type d'archives parce que la route appartient à l'Etat. Il s'est fait aider par d'autres acteurs (sociétés minières et agricoles, missions religieuses et colons privés), mais à partir de 1942, il a dû racheter progressivement les routes privées à la demande de leurs constructeurs[48].

La question des routes construites par les missionnaires en vue de relier leurs stations aux routes publiques d'intérêt général ou local est restée sans réponse. Ces routes n'apparaissent pas dans les archives des administrations publiques. Une consultation des sources missionnaires des Pères Blancs au Congo, en particulier celles des paroisses de Nyangezi, Katana, Bobandana, Mungombe et du Grand séminaire de Murhesa au Congo, et celles de Paris et de Rome, permettraient d'apporter un éclairage à la question.

[48] Nous parlons du rachat des routes construites pas les sociétés privées au chapitre quatrième.

Les témoignages recueillis à Bukavu, Kindu, Goma et dans quelques Territoires du Kivu (Kibombo, Mwenga, Rutshuru, Kabare, Uvira) où la sécurité était assurée, grâce aux entretiens directifs, complètent les sources d'archives. Ils démontrent que la *chaussée coloniale* a marqué les imaginaires au Kivu-Maniema. Ces témoignages de l'imaginaire relatif aux routes parsèment l'ensemble du travail et complètent, au gré des chapitres, les données archivistiques qui en constituent la charpente.

5. Démarche méthodologique

La démarche adoptée dans cette thèse est fondamentalement historique, combinant deux méthodes : génétique et diachronique. En effet, pour les faits développés, on cherchera à comprendre les origines, les motivations, les causes et d'en maîtriser, non seulement le processus, mais aussi les retombées, les conséquences. C'est pourquoi, l'étude de la route respecte globalement le plan d'analyse classique des faits historiques : cause-déroulement-conséquence. En effet, l'étude débute par les motivations qui ont été à la base de la mise en place du réseau routier au Kivu-Maniema en particulier. Elle examine ensuite le processus de sa construction et appréhende enfin ses incidences sur les domaines déjà mentionnés dans cette introduction.

En plus, autant que possible, une démarche comparative a été adoptée pour compléter nos analyses en proposant des situations qui se déroulent ailleurs au Congo belge, en Afrique ou dans le monde, et en dehors de nos limites chronologiques, pour mieux apprécier le niveau d'évolution du Kivu-Maniema dans le domaine considéré.

6. Structuration du travail

Cette thèse s'articule en cinq chapitres qui se tiennent et forment un tout cohérent, les uns répondant aux autres.

Le premier chapitre est intitulé « *Les sources de données* ». Il présente les principales sources qui ont procuré la matière première ayant servi à l'élaboration de la thèse, les techniques de collecte de données et les difficultés rencontrées. Il s'agit des sources archivistiques officielles consultées en Belgique et en RDC. Parmi les dépôts visités, celui des Archives africaines du Ministère belge des Affaires étrangères est le plus important. Son fonds « *travaux publics* », traitant de divers sujets, est le plus grand fournisseur de renseignements contenus dans ce travail. En dehors des sources d'archives, nous présentons, dans ce chapitre, les ouvrages-sources, notamment les publications des coloniaux, les documents officiels imprimés et la presse de l'époque coloniale. Enfin, les sources orales. Des témoins, ressortissants de différents territoires de la région sous étude, ont été interrogés et ont fourni une gamme considérable d'informations.

Le deuxième chapitre porte sur la mise en place de la *chaussée coloniale*. C'est une toile de fond qui s'ouvre sur les motivations à la base de la construction des routes au Kivu-Maniema. Les autres chapitres de la thèse ont été conçus pour voir si ces motivations ont été rencontrées à la fin de la colonisation. En outre, dans une vision diachronique, le chapitre trace le cadre chronologique de la construction des routes, analyse leur catégorisation et développe le processus de la mise en place du réseau tant en milieu rural qu'urbain. Enfin, il ausculte le réseau et relève ses différentes caractéristiques.

Le troisième chapitre a pour titre « *La chaussée coloniale, un vecteur de croissance économique* ». Il aborde l'apport de la route dans le progrès de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche, de l'exploitation minière, de la petite industrie, des échanges commerciaux internes et régionaux, des transports, de la fiscalité, du tourisme et dans l'organisation économique de l'espace kivutien. L'analyse faite dans ce chapitre tourne autour du rôle de la route dans le désenclavement du Kivu-Maniema et dans sa mise en valeur économique, une des motivations présentées au deuxième chapitre. C'est pourquoi, nous essayons dans la mesure du possible, lorsque les statistiques le permettent, de faire la comparaison entre l'évolution de chaque activité économique et le développement du réseau routier. L'objectif est de déceler les tendances et de trouver des explications.

Le quatrième chapitre axé sur « *la chaussée coloniale, un phénomène de société* » s'inscrit dans la droite ligne des objectifs assignés à la route et qui sont repris aussi au deuxième chapitre. En effet, en construisant les routes, l'administration coloniale voulait asseoir l'autorité de l'Etat dans la région, introduire et consolider la civilisation occidentale, lutter contre le portage humain et combattre les maladies. En rapport avec ces motivations, ce chapitre développe des points tels que la main-d'œuvre, les mouvements de populations, le regroupement de villages, l'intégration socio-culturelle, l'organisation de l'instruction et de la poste, l'émergence de nouvelles entités administratives, la prostitution, les différends suscités par la route, la régression du portage, le renforcement du contrôle administratif et la question des maladies.

Sous le titre « *Route et environnement* », le cinquième et dernier chapitre sort indubitablement des objectifs assignés à la route par l'administration coloniale. Nous y étudions les perturbations causées par la *chaussée coloniale* sur le milieu physique. La pollution, les paysages, les érosions, la déforestation, la faune, les vibrations, les accidents et l'hygiène sont analysés comme domaines dans lesquels les effets néfastes de la route ont été marquants dans notre milieu d'étude.

Les routes dont nous parlons dans ce travail n'existent plus que de nom à bien des endroits du Kivu actuel. Les choses ont beaucoup changé. Depuis les années 1980, la plupart des routes de campagne n'ont cessé de se dégrader. Le « cantonnage » manuel et mécanique des chaussées a pratiquement disparu. Pendant

la saison des pluies, la plupart des routes de l'intérieur sont embourbées et les ponts régulièrement emportés par la montée des eaux. Durant la saison sèche, le sable poussiéreux soulevé au passage des véhicules couvre la végétation des bords de route, les passagers, les bagages et les habitations. L'accès aux localités comme Shabunda, Walikale, Kasongo et Kabambare à partir de Bukavu devient impossible. Les routes sont totalement coupées. De nids de poule, de bancs de sable, de ponts cassés, … empêchent une circulation optimale des engins routiers.

Dès lors, il n'était sans doute pas inutile de rappeler et d'essayer de comprendre une situation aujourd'hui invisible, un « âge d'or » de la route au Congo, et singulièrement dans le Kivu-Maniema.

CHAPITRE PREMIER : SOURCES DE DONNEES

Cette thèse étudie la route comme un des vecteurs de transformations de la société et du milieu naturel au Kivu-Maniema pendant la période coloniale. C'est donc, répétons-le, une étude transversale qui nous a obligé de rechercher les sources intéressant les différents domaines dans lesquels les incidences de la route sont perceptibles.

Dans ce cadre, deux catégories de sources historiques ont fourni les données grâce auxquelles cette dissertation a été élaborée. Il s'agit des sources écrites et des sources orales. A propos des sources écrites, nous avons utilisé les travaux (édités et inédits) et les archives officielles et privées.

Quant aux sources orales, elles concernent les témoignages oraux recueillis auprès d'un certain nombre de témoins dans quelques agglomérations de l'ancienne province du Kivu.

Ces sources sont présentées et critiquées dans ce chapitre.

SECTION 1 : SOURCES ARCHIVISTIQUES

Les documents d'archives officiels constituent la principale source de données qui ont servi à l'élaboration de cette étude. C'est ainsi que nous avons dépouillé les dépôts d'archives officielles des administrations[49] des provinces du Sud-Kivu et du Maniema et les archives africaines du Ministère des Affaires étrangères de la Belgique.

1. Archives consultées en Belgique

Trois dépôts d'archives ont été dépouillés en Belgique. Il s'agit des archives africaines du Ministère des Affaires étrangères, des archives privées de Paul Quinet et de la photothèque des Pères Blancs de Namur[50].

1.1. Les archives africaines du Ministère des Affaires étrangères à Bruxelles

Pour cette étude qui traite du Congo belge, c'est-à-dire de la période coloniale, les archives africaines sont les mieux indiquées pour fournir les informations

[49] Les archives officielles sont émises ou reçues par une autorité publique dans l'exercice de ses fonctions. ALBARELLO, L. et al., *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, 1995, p. 13. Pour J.L. Vellut, les archives officielles ont été produites par chacun des échelons politiques et administratifs du régime colonial. VELLUT, J.-L., *Guide de l'étudiant en Histoire du Zaïre*, Kinshasa, Centre de Recherches Pédagogiques, 1974, p. 137.

[50] Les détails sur ces documents (numéros de portefeuilles et leur contenu) sont présentés à la fin de ce travail.

nécessaires au traitement de la problématique. Jérémie Detober le reconnaît : « *La Belgique partage une bonne partie de son histoire avec le Congo, dont 52 années de colonisation (1908-1960). Pour toute personne, du simple citoyen au chercheur, s'intéressant à leur histoire commune, les archives du ministère des Affaires étrangères sont assurément l'une des sources d'informations les plus riches… si pas la plus riche. Si bien qu'aujourd'hui, tout chercheur étranger travaillant sur l'histoire du Congo et de la Belgique doit presque impérativement passer par Bruxelles* »[51].

Les fonds des archives africaines couvrent la période de 1885 à 1962 et s'étendent sur 9.600 mètres linéaires exploitables pour la recherche[52]. Elles proviennent de l'Etat indépendant du Congo, de l'ancien Ministère des Colonies et des Affaires africaines. En général, ces fonds d'archives sont structurés comme les différentes Directions du Ministère des Colonies[53].

Pour déceler les fonds d'archives susceptibles d'éclairer l'évolution de la construction des routes et leurs incidences au Kivu-Maniema, il fallait avant tout questionner les instruments de recherche[54], ainsi que les responsables des services[55]. Sur base de cette heuristique, 6 fonds documentaires, soit 169 portefeuilles constitués de pièces produites par tous les échelons politiques et administratifs du régime colonial, ont été systématiquement dépouillés[56]. En voici les détails :

Le *fonds des Travaux publics* est le plus important et le plus complet. 58 portefeuilles y ont été passés au peigne fin. Ils livrent des renseignements détaillés sur, notamment, les différents programmes routiers, les études de rentabilité et de tracés de diverses routes, les crédits alloués à chaque tronçon routier, les procédures et les sociétés adjudicataires retenues pour la construction, le processus de construction, d'entretien et d'amélioration des routes, la catégorisation des chaussées et les différents réaménagements effectués à travers le temps, les ouvrages d'art, la main-d'œuvre, la législation routière, l'organisation du transport des personnes et

---

[51] DETOBER, J., « Archives : l'État belge a-t-il peur de son histoire coloniale ? », in *Politique, revue de débats*, n° 65, juin 2010, (http://politique.eu.org/spip.php?article1116), consulté le 9 décembre 2014.

[52] PEEMANS, F., Archives des Ministères des Affaires étrangères des États membres : Belgique, Bruxelles, s.d. p. 4, http://www.consilium.europa.eu/media/1697398/blue_guide_belgique_fr.pdf

[53] Les modifications opérées dans la structure des Directions du Ministère des Colonies sont expliquées à l'introduction des différents inventaires des fonds.

[54] Nous avons consulté PEEMANS, F. et LEFEVRE, P.C., « Les sociétés coloniales belges : archives et données bibliographiques (1885-1960) », in *Les Cahiers du CEDAF*, série 5, n° 4/5, 1980, 95 p. ; VAN GRIEKEN, E. et VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *Les archives inventoriées au Ministère des Colonies*, ARSC, Mémoire présenté à la séance du 21 mai 1957, p. 19 et VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *La colonisation belge en Afrique centrale. Guide des Archives du Ministère des Affaires africaines (1885-1962),* Bruxelles, ministère des Affaires étrangères,1981, 94 p. et *Supplément au guide des Archives africaines, ministère des Affaires étrangères*, 1983, 16 p.

[55] Il s'agit de Alain Gérard, Archiviste ff et Pierre Dandoy, son adjoint.

[56] Suivant l'organisation des archives africaines, il existe des fonds qui sont composés d'un nombre variable de portefeuilles (regroupements physiques pour besoin de classement sur les rayons). A l'intérieur des portefeuilles se trouvent des liasses ou des dossiers (des *unités intellectuelles* puisque les liasses renferment des documents qui éclairent un sujet donné) qui regroupent des pièces (ou des documents : lettres, télégrammes, rapports, procès-verbaux, coupures des journaux, etc.).

des biens, les douanes, les malentendus causés par les *chaussées coloniales*, les tarifs de transport, l'achat et la distribution du carburant dans les provinces, l'évolution des engins routiers, les garages, le Plan décennal (les principaux axes retenus, les investissements et les réalisations en matière de réseau routier), la poste, l'épuration et la prospection des eaux.

Le *fonds Rapports officiels du Congo belge* est constitué des rapports administratifs rédigés par les agents coloniaux œuvrant au Congo belge. On y trouve beaucoup d'informations sur tous les échelons de l'administration depuis les chefferies jusqu'aux provinces en passant par les Territoires et les Districts. Dans ce fonds, 69 portefeuilles ont été dépouillés. Ils renferment des rapports annuels des Affaires indigènes et main-d'œuvre (AIMO), des Travaux publics, des Conseils de province et de l'hygiène. Il manque les rapports des années 1921, 1922, 1923, 1924 et 1930.

Le *fonds agriculture* rassemble les documents produits par le service de l'agriculture et de l'élevage. 5 portefeuilles ont procuré des données sur la création du Parc National Albert (PNA), la politique coloniale de l'exploitation des forêts et de reforestation, la déforestation, la création des réserves forestières, les prospections forestières du CNKi (1947-1960) et la mission antiérosive (MAE).

Le *fonds Gouvernement Général* (G.G.)[57]. A l'opposé des autres fonds d'archives qui sont métropolitains, le fonds G.G. est constitué des pièces rassemblées dans les différents échelons de l'administration du Congo belge quelques semaines avant l'indépendance et expédiées en Belgique[58]. En rapport avec cette thèse, 30 portefeuilles ont livré des informations notamment sur la construction, l'élargissement, l'amélioration des axes routiers, les plaines d'aviation, l'évolution du portage et les stratégies de son éradication, la concurrence route-rail, le rationnement du carburant, la répartition de véhicules de l'administration aux Territoires, la déforestation, les subsides et la taxe routière pour les usagers des routes d'intérêt local (RIL), la production agricole et minière de la région, la propagation et la lutte contre les maladies.

---

[57] L'organisation administrative de l'EIC était fondée sur l'existence de deux gouvernements : un Gouvernement central et un Gouvernement Général ou local. Le premier est installé à Bruxelles alors que le second réside dans la capitale de l'EIC (Vivi et Boma). C'est le Gouvernement Général qui s'occupe de la gestion politique et administrative quotidienne du pays et fait rapport aux autorités suprêmes qui se trouvent en Belgique. La charte coloniale du 18 octobre 1908 reprend, dans les grandes lignes, ce partage de responsabilités entre le gouvernement central et le Gouvernement Général. Voir la photocopie du texte original de la Charte coloniale dans le site de Congo forum http://www.congoforum.be/upldocs/Cherte%20coloniale%20de%201908.pdf, consulté le 12 janvier 2015.

[58] En principe, les archives métropolitaines renferment les documents produits et reçus par les différentes administrations officielles installées en Belgique, tandis que celles du G.G. ramenées du Congo sont composées de pièces qui renseignent sur les procédures et les résultats de l'application des décisions de la haute hiérarchie. DANDOY, P., interviewé à Bruxelles le 14 janvier 2015.

Le *fonds Missions religieuses* est composé de pièces qui intéressent les cultes, les missions (catholiques et protestantes) et l'enseignement. Le portefeuille 572 sur le Vicariat apostolique du Haut-Congo auquel appartenait le Kivu de 1885 à 1930 a été d'un grand apport. Il contient diverses correspondances échangées entre Mgr. Victoire Roelens (Vicaire apostolique du Haut-Congo, puis du Tanganyika) et le roi Léopold II sur les méfaits du portage, des informations sur l'enseignement et sur la plaidoirie de Mgr. V. Roelens en faveur de l'amélioration des conditions de voyage des Congolais en général et des Prêtres catholiques noirs en particulier. Les pièces de ce fonds s'arrêtent en 1940.

Les *Papiers Bertrand* sont un fonds d'archives privé remis aux Archives du Ministère des Colonies par Louwers en novembre 1957[59]. Ce sont des documents parmi lesquels des pièces sur le portage, la colonisation et le recrutement de la main-d'œuvre au Kivu (1929-1930), laissées par le Colonel Bertrand, ancien Commissaire général à Stanleyville, ont éclairé quelques points de notre recherche.

En définitive, l'apport documentaire des fonds d'archives dépouillés aux archives africaines est très déterminant dans l'élaboration de cette thèse.

1.2. Archives privées : Papiers Paul Quinet

Des nombreux documents d'archives que Paul Quinet, ancien administrateur du Territoire de Kindu a légués à son fils Alain Quinet, responsable de la bibliothèque du Musée africain de Namur, une seule farde analysant le réseau routier concerne directement cette étude.

Du 1er mars au 31 décembre 1954, Paul Quinet, docteur en droit et administrateur de territoire de Kindu au Maniema, est mis à la disposition de la troisième direction générale des Travaux publics pour « *procéder entre autres à l'étude d'ensemble du statut juridique de la voirie au Congo* »[60]. A l'issue de son travail, un rapport de cent pages est rédigé et remis au service des travaux publics. Il s'articule autour de huit chapitres à savoir a) généralités, b) définitions et droit commun, c) classification des routes, d) création, entretien et budget, e) alignement et constructions, f) police de la voirie, permissions et concessions de voirie, g) responsabilité de l'Etat, des circonscriptions indigènes et des particuliers, et h) organisation administrative.

Le rapport Quinet est un document très riche. Il donne des précisions sur la gestion administrative du réseau routier du Congo belge, les crédits budgétaires

---

[59] Bruxelles, Min. AE, AA, Inventaire A25, Divers, p. 1. Nous pensons qu'il s'agit de Jacques Joseph Octave Louwers (Andenne, 3 août 1878-Bruxelles, 23 octobre 1959). Il fut tour à tour magistrat, Conseiller colonial au Ministère des Affaires étrangères et Vice-Président du Conseil de Législation du Congo belge. ARSOM, *Biographie Belge d'Outre-Mer,* t. VIII, 1998, col. 246-257.

[60] Namur, Archives privées de la succession P. Quinet, Note de G. Feytmans, Inspecteur royal de la colonie, pour la 6e direction générale sur le signalement de P. Quinet, Administrateur de Territoire, [*ca* 1955].

alloués à ce secteur, les stratégies de sa maintenance et les responsabilités des principaux acteurs impliqués tant dans sa construction que dans son entretien et son exploitation. Ce rapport a valu à l'Administrateur de territoire P. Quinet les éloges de l'Inspecteur royal de la colonie, G. Feytmans.

1.3. La photothèque des Pères Blancs de Namur

Elle est placée sous la responsabilité du Père Gustave Beeckmans. On y trouve une série de CD contenant diverses photographies prises à plusieurs endroits du monde par les missionnaires Pères Blancs. Il n'existe pas de répertoire de ces photographies. Pour les identifier, on les visualise et on note les références de celles qui peuvent apporter des renseignements à l'étude. Enfin, on peut avoir une copie des photographies identifiées en les transférant sur une clé usb.

Nous avons obtenu au total 30 photographies. Elles représentent, entre autres, quelques ouvrages d'art du Kivu, la voirie de Bukavu, les paysages dénudés du Bushi, les plantations d'eucalyptus réalisés dans le cadre de la reforestation, le transport des biens, les cultures sur les collines, la route des escarpements de Ngomo et l'habitat traditionnel des populations congolaises.

Ces photographies sont de qualité appréciable. Elles aident à illustrer certaines situations décrites dans le travail. Cependant, elles ne déclinent pas l'identité de leurs auteurs et des personnages qu'on y découvre. Elles n'indiquent pas non plus les noms des lieux et la période de la prise de vue. Il a fallu les commentaires de nos témoins et le recoupement avec d'autres sources pour avoir des précisions sur certaines d'entre elles.

2. Les archives consultées au Congo

En RDC, deux types de dépôts d'archives ont fait l'objet d'investigation. Il s'agit des dépôts d'archives de l'administration publique et des dépôts d'archives privées. Les archives de l'administration publique relèvent des gouvernorats des provinces du Sud-Kivu et du Maniema, des divisions provinciales et de la sous-région du Sud-Kivu[61].

Précisions d'ores et déjà que sur le plan administratif, la RDC compte depuis 1988, 11 provinces dont le Maniema, le Nord-Kivu et le Sud-Kivu. Ces provinces sont dirigées par des gouverneurs dont les bureaux et les services constituent le « *Gouvernorat de province* ». C'est là qu'on conserve les archives produites par l'exécutif provincial. Les Divisions, elles, représentent, en province, les différents Ministères du Gouvernement central se trouvant à Kinshasa, la capitale. C'est ainsi que dans la poursuite de leur mission, chaque Division provinciale organise son dépôt d'archives, indépendamment de celui du Gouvernorat. Enfin, la sous-région a

[61] Souvent les documents sont dans des classeurs ou des fardes sans numéros. Les inventaires n'existent pas.

été, de 1971 à 1988, la plus grande subdivision de la province du Kivu, qui a remplacé le District. Depuis 1988, cet échelon de l'administration a été supprimé.

En plus des archives administratives, il faut ajouter les sociétés parastatales[62] (Office des routes, SOMINKI, Estagrico, ICCN et du PNVi) et les archives privées de l'archidiocèse de Bukavu.

Le choix de ces dépôts est lié au fait qu'ils étaient jugés, mieux que les autres, susceptibles de fournir des données sur les routes et sur leurs impacts dans les domaines gérés par chaque service.

2.1. Archives du Gouvernorat de la province du Sud-Kivu à Bukavu

Sur le plan politico-administratif, le Gouvernorat est l'instance suprême de la gestion de la province. Le Gouverneur de province est le représentant du chef de l'Etat dans son entité. Pendant la période coloniale, l'administrateur de province, devenu en 1935 Gouverneur de province, est le représentant du Gouverneur Général. Il est, comme aujourd'hui, le chef de l'exécutif politique et administratif de la province. Il inspecte, autant que tous les autres agents de la territoriale, son entité au moins une fois par mois, question d'être proche de la population et de s'imprégner des réalités du terrain. Car, à cette époque, « *La tâche de l'Administrateur de Territoire devrait être essentiellement itinérante […]. L'A.T. se déplace par tous les moyens qui s'offrent à lui : caravane, camionnette, vélo, auto* »[63].

En rapport avec le thème développé dans cette thèse, le fonds d'archives du Gouvernorat du Sud-Kivu contient six manuscrits de comptes rendus des conseils de province des années 1940 et 1950 qui donnent des informations sur la situation économique de l'ancienne province du Kivu. Nous y avons trouvé aussi deux publications de la province du Kivu contenant des données statistiques des secteurs économiques, sanitaires et démographiques[64]. Le *Document statistique* par exemple, fournit des statistiques et des graphiques réguliers de 1933 à 1956 sur l'évolution des routes d'intérêt général (RIG), des routes d'intérêt local (RIL) et des routes privées, sur la production agricole et minière, sur le nombre de personnes soignées de différentes affections dans les formations médicales du Kivu, sur la population autochtone et allochtone, etc.

2.2. Archives du Gouvernorat du Maniema à Kindu

Lors de la création de la Province Orientale en 1917, le Maniema est érigé en District. Son chef-lieu est Kasongo jusqu'en 1949 quand l'administration déménage

---

[62] En RDC, les sociétés parastatales sont des organismes publics distincts de l'Etat, mais ce dernier y conserve la majorité des actions, nomme les cadres dirigeants et oriente la politique de gestion.

[63] Bruxelles, Min AE, A.A., *A.I.*, portefeuille 1385, Colonel Bem Vermeulen, V., Problèmes coloniaux, p. 77.

[64] Il s'agit particulièrement des publications suivantes : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique*, Bukavu, 1957 et PROVINCE DU KIVU, *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, Bukavu, 1957.

pour Kindu. Il fallait attendre 1988 pour voir le Maniema être érigé en province autonome.

Trois dossiers contenant de pièces produites pendant la période coloniale et transférées de Kasongo à Kindu, intéressent cette étude. Ils concernent les lotissements créés dans la région des Nonda en territoire de Kasongo, le feu de brousse et la culture du coton.

2.3. Les archives de la Division provinciale de l'économie à Bukavu

La Division de l'économie s'occupe de la gestion des affaires économiques en province. Elle gère les services générateurs de recettes (assurances, douanes, impôts, marchés, commerce, petites et moyennes entreprises, etc.). Sur la période qui nous concerne, nous avons trouvé dans ce dépôt d'archives les rapports annuels des années 1926, 1928, 1950, 1956, 1957 et 1959 qui renseignent sur le commerce ambulant, les centres de négoce, les centres commerciaux et la production de quelques cultures dans les Districts du Kivu-Maniema. On y trouve aussi la liste des entreprises et des hôtels qui fonctionnaient au Kivu pendant la dernière décennie de la colonisation.

2.4. Les archives de la Division provinciale des titres fonciers à Bukavu

Le service des titres fonciers s'occupe de la gestion des terres au Sud-Kivu en général et à Bukavu en particulier. C'est lui vend des parcelles aux demandeurs moyennant paiement des frais à l'Etat et qui leur octroie des certificats de propriété. L'importance de cette Division provinciale tient surtout au fait qu'à l'indépendance du Congo, elle a hérité de tous les actifs du Comité National du Kivu (CNKi).

Les archives des titres fonciers renferment entre autres le dossier de la concession de Cinyamuzige qui fut accordée, à l'issue de la Première Guerre mondiale, à Pierre Bormans pour ses loyaux services pendant les hostilités. Cette cession trouve sa place dans cette étude puisqu'elle ouvre le Kivu montagneux à la ruée des colons considérés comme les principaux acteurs de sa mise en valeur agro-pastorale et artisanale à partir des années 1920[65]. La concession de Bormans sera attribuée en 1950 aux rescapés des éboulements du quartier Kadhoro au CEC de Kadutu, événement qui sera à la base de l'urbanisation et de l'exploitation de la voirie du CEC de Bagira par l'organisation d'un transport en commun.

[65] Après Bormans, deux autres anciens combattants sont arrivés au Bushi entre 1919 et 1920. Il s'agit des Lieutenants Baselen et Dierckx qui occupèrent l'emplacement actuel de la ville de Bukavu. Voir BASHIZI CIRHAGARHULA, « Processus de domination socio-économique et marché du travail au Bushi (1920-1945) », in *Enquêtes et documents d'histoire africaine*, n° 3, 1978, p. 5.

2.5. Les archives de la Division provinciale de l'Intérieur à Bukavu

Cette Division représente le Ministère de l'Intérieur. Elle s'occupe de la vie politique et administrative des entités de base, notamment les Districts, Territoires, Chefferies, Secteurs, Groupements et localités. Pendant la période coloniale, les agents de ce secteur faisaient mensuellement des itinérances à la suite desquelles des rapports étaient rédigés. Pour leur part, les gestionnaires des entités de base étaient tenus de transmettre, en dehors des rapports circonstanciés, des documents reprenant l'*état d'esprit* des populations, le portage et les corvées. Ce sont ces rapports et d'autres documents administratifs qui alimentaient le dépôt de cette Division provinciale.

Ce fonds d'archives très fourni dans les années 1980 et 1990 est actuellement dépourvu d'un nombre important de ses anciens dossiers. Cependant, les quelques documents qui s'y trouvent encore éclairent la situation politique des entités de base, les travaux de construction des routes organisés par les Chefferies indigènes, le mode de recrutement et le transport de la main-d'œuvre congolaise employée dans les mines à partir des années 1930. Elles renseignent également sur la création des postes administratifs de l'Etat et les centres de négoce créés au Kivu-Maniema.

2.6. Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, eaux et forêts à Bukavu (AIPAEF)

C'est une Division provinciale comme les autres citées ci-dessus. L'Etat préfère dénommer ce service « inspection » consécutivement à la mission qui lui est confiée : la promotion de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche ; mais aussi la protection des eaux et des forêts de la province. Pour cela, le Gouvernement central veut que les responsables de ce service soient des hommes de terrain travaillant en étroite collaboration avec les paysans. En outre, ce service gère les agronomes, les vétérinaires et les gardes forestiers de l'Etat qui exercent leur métier dans les territoires et les chefferies. Tous ces agents sont tenus de transmettre des rapports mensuels à l'Inspection à Bukavu.

Le dépôt d'archives de ce service est riche et structuré. Les classeurs sont bien disposés sur des étagères. Ils sont facilement repérables. On y trouve un rapport intéressant sur la déforestation et ses effets en territoires de Kabare, Kalehe et Masisi. On y rencontre aussi deux dossiers sur les permis de coupe de bois accordés aux colons et aux sociétés de transport lacustre[66] et sur les fermes de la région.

[66] C'est pendant la Première Guerre mondiale que débute l'exploitation du lac Kivu comme voie de transport. On utilise alors de petits bateaux à vapeur qui réclament beaucoup de bois.

2.7. Les archives de la Sous-région du Sud-Kivu conservées à la Bibliothèque centrale de l'ISP/Bukavu

Il s'agit de 4 volumes constitués de rapports AIMO portant sur les chefferies des Barundi et des Bafulero du Territoire d'Uvira. Ces documents d'archives ont été photocopiés en Belgique par le prof. Anatole Bishikwabo Chubaka en 1981 quand il préparait sa thèse de doctorat à l'Université catholique de Louvain. Ils sont actuellement rangés dans les rayons de la Bibliothèque centrale de l'Institut Supérieur Pédagogique de Bukavu.

On sait que le service des AIMO s'occupait, comme son nom l'indique, des affaires indigènes et de la main-d'œuvre au Congo belge. Ses nombreux rapports ont été, en général, élaborés par des agents territoriaux qui s'occupaient de l'hygiène, de l'administration, des travaux communautaires, etc.

Les rapports AIMO qui se trouvent à l'ISP/Bukavu fournissent des renseignements sur la culture du coton à partir de 1920 et celle de la canne à sucre par la SUCRAF à Kiliba à partir de 1956, le regroupement des populations Bafulero et Barundi le long de l'axe routier Kamaniola-Uvira, les paysannats de Kiringye, Lubarika et Luberizi, l'hygiène (particulièrement la dissémination et la lutte contre la maladie du sommeil) et les rapports d'inspection des agents coloniaux.

2.8. Archives de l'Office des routes, Brigade de Bukavu

L'Office des routes est un service du Ministère des Travaux publics créé au tout début des années 1970. Dans son cahier des charges figure en première ligne l'entretien du réseau routier du Congo. Dans chaque province, ce service est représenté par une brigade et, dans les territoires, par des sous-brigades.

Dans les maigres ressources documentaires propres à cette société parastatale, deux documents portant sur la densité du réseau routier au Kivu-Maniema, datés respectivement de 1958 et de 1971[67], intéressent cette étude. Le premier document est accompagné de la carte de la modernisation du réseau routier telle que projetée par le Plan décennal en 1949.

2.9. Les archives de la SOMINKI à Kamituga, de l'Estagrico à Uvira, les archives de l'ICCN à Goma et du PNVi à Rumangabo

Ces dépôts d'archives appartiennent aux sociétés et organismes parastataux. Les archives de la Société minière et industrielle du Kivu (SOMINKI[68], ancienne

[67] Sans être très utile, le document de 1971 donne tout de même une idée de l'évolution de la densité routière et de l'état des routes dans la Province du Kivu depuis 1959.

[68] La société minière et industrielle du Kivu (SOMINKI) est créée en 1976 par le Gouvernement zaïrois. Elle regroupe, dans le cadre de la *zaïrianisation* (la politique de reprise des entreprises du secteur économique par des cadres nationaux désignés par le Gouvernement central à partir de 1973), toutes les activités des anciennes entreprises du secteur minier du Kivu-Maniema. A ce titre, elle s'occupe de

Compagnie Minière des Grands-Lacs, MGL[69]) sont constituées par des pièces éparses ramassées et conservées par certains anciens agents lors de l'entrée à Kamituga des troupes de l'Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo (AFDL) de Laurent-Désiré Kabila en 1996.

Ces pièces donnent un éclairage sur le recrutement, l'acclimatation et le transport des travailleurs Banyarwanda et Barundi, ainsi que sur les travailleurs recrutés dans d'autres Territoires et Districts du Kivu. Il s'agit surtout des Bafulero, Banande et Bashi.

Un dossier trouvé dans les archives de l'Estagrico[70] à Uvira donne des informations sur la culture et le transport du coton depuis les milieux de culture (Plaine de la Ruzizi) jusqu'à l'usine d'égrainage située à Uvira.

Au dépôt de l'Institut congolais pour la conservation de la nature (ICCN) à Goma, un classeur renferme des bribes d'informations sur la problématique des routes tracées à l'intérieur du Parc National Albert, routes qui ont mis aux prises l'administration du parc et les colons. Quant au bureau du Parc National des Virunga (PNVi, ancien Parc National Albert, PNA) à Rumangabo, il dispose des registres qui reprennent le nombre de visiteurs du parc de 1934 à 1959 dans les stations de Rwindi, Rumangabo et Mutsora. Ces visites qui coïncident avec les périodes de l'élargissement et de la modernisation des *chaussées coloniales,* ainsi que de l'érection du Kivu en province, permettent d'explorer l'impact du réseau routier sur le développement du tourisme pendant la période citée ci-dessus.

2.10. Archives de l'archidiocèse et de la maison provinciale des Pères Blancs à Bukavu

La région du Bushi est évangélisée à partir de l'année 1906 par les missionnaires Pères Blancs appelés aussi missionnaires d'Afrique du Cardinal Lavigerie. C'est par la porte de l'Ubembe que le catholicisme est entré au Kivu d'altitude[71]. Cette première tentative échoua à cause des maladies et de la résistance des populations islamisées depuis le XIX^{e} siècle et attachées leurs coutumes[72]. C'est au Bushi que la population a été plus encline à coopérer avec les missionnaires. D'où la création de la mission de Nyangezi en 1906.

---

la prospection, de l'extraction, du tri et de l'exportation des minerais. WASSO Onésime, 71 ans, ancien secrétaire de Direction Générale de la SOMINKI à Kamituga, interviewé à Bukavu, le 31 juillet 2014.

[69] La MGL est créée en 1923 comme filiale de la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands-Lacs africains (CFL). Sa mission est la prospection, l'exploitation et la commercialisation de l'or, de la cassitérite, du wolframite, du colombo-tantalite et du béryl au Kivu de 1923 à 1976.

[70] ESTAGRICO : Compagnie Agricole de l'Est (du Congo)

[71] Il s'agit des missions de Mulweba en 1880, Kibanga en 1884 et Lusenda en 1902. KABOYI, R., *Implantation missionnaire au Kivu (Zaïre) : une étude historique des établissements des pères blancs (1880-1945),* Thèse de doctorat, vol. 1, Université pontificale grégorienne, Faculté d'histoire ecclésiastique, Rome, 1980, p. 233.

[72] GRIPEKOVEN, R., (M. Afr.), *Histoire des débuts de la mission au Sud-Est du Zaïre*, Bukavu, Régionalat des Missionnaires d'Afrique, 1992, 157p.

En dehors des missions de Katana, de Kabare, de Bugabo et de Kadutu construites par la suite, la cathédrale Notre Dame de la Paix de Bukavu est érigée en 1952. C'est là que sont conservées les archives de l'archidiocèse où on trouve une farde contenant un imprimé anonyme d'une trentaine de pages daté de 1940 intitulé « *Histoire générale du Vicariat du Kivu* ». Ce document intéresse notre thèse parce qu'il retrace le processus d'implantation du catholicisme dans la région, l'implication des Pères Blancs dans la construction de certains tronçons routiers, le début de l'agriculture maraichère par l'introduction des plantes étrangères dans les jardins des missionnaires et l'organisation des *chapelles-écoles*.

Quant à la maison provinciale des Pères Blancs, elle s'est progressivement constituée depuis le début du XX^{e} siècle. On y trouve, en dehors des diaires, des rapports et des correspondances échangées entre les Prêtres. Un rapport de 1936, produit par Mgr. Eduard Leys, premier Evêque du Vicariat Apostolique Kivu de 1930 à 1944, parle de la création des chapelles-écoles, de l'implication des Missionnaires dans la construction des routes autour de leurs missions et la création des petits séminaires.

3. Etat des archives, critique des sources archivistiques

En 1978, après le troisième colloque organisé par la Société des Historiens Zaïrois (SOHIZA, aujourd'hui SOHICO, créée en février 1974) à Lubumbashi[73], le Département d'Histoire-Sciences sociales de l'ISP/Bukavu a organisé en avril 1978 une journée scientifique sur le thème « *les archives pour quoi faire ?* ». Un exposé inaugural du Prof. Zacharie Tshimanga wa Tshibangu, historien, alors Secrétaire Général académique, attira l'attention des étudiants, des enseignants et des responsables de l'administration provinciale sur la nécessité de bien conserver les documents d'archives car ils constituent une source primaire précieuse pour la reconstitution de notre passé commun. Trois décennies plus tard, on constate que les historiens de l'ISP/Bukavu ont semé dans le désert et que leur exhortation n'a été ni comprise, ni traduite dans les actes.

En effet, presque tous les dépôts d'archives des administrations du Congo n'existent plus que de nom. Les documents d'archives sont en général dans un état de désordre et d'abandon. Ils ne sont pas répertoriés et il n'existe aucun inventaire[74]. A la Division de l'intérieur et au Gouvernorat de province à Bukavu par exemple, les documents d'archives sont jetés par terre dans un cafouillis indescriptible. Ils sont entassés pêle-mêle dans un local. Certains documents sont rongés par les termites et les souris. D'autres sont mouillés par le suintement des toits des maisons. Il faut être

[73] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire générale du Congo : De l'héritage ancien à la République Démocratique du Congo*, Paris-Bruxelles, De Boeck et Larcier, 1998, p. 16.

[74] MUTAMBA MAKOMBO, J.M., Les historiens congolais et les années 1955-1965, in DUMOULIN, M. et al., *Du Congo belge à la République du Congo (1955-1965)*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang S.A., 2005, p. 59, 55-74, livre 374 p.

armé de patience, de détermination, disposer de tout son temps pour retrouver de documents dont on a besoin. A Kamituga, la plupart des dossiers d'archives de la MGL sont dans les mains des individus qui exigent de l'argent pour les mettre à la disposition du chercheur.

Le dépôt d'archives de la Division provinciale des affaires économiques à Bukavu avait été incendié en 1967, lors de la guerre des mercenaires conduits par Jan Scram. Il ne reste plus que quelques documents épars récupérés après le feu.

La « *crise des archives* » en République Démocratique du Congo est sérieuse et profonde parce qu'elle concerne toutes les administrations publiques et cela, dans toutes provinces. En 1984, Kimena K. le constatait *: « Si les documents d'archives sont détruits par négligence ou par accident, ils le sont aussi volontairement mais de façon irresponsable. En effet, les documents soutirés des dépôts d'archives du Congo sont fréquemment utilisés comme papiers d'emballage par les commerçants des marchés publics et ce, malgré une campagne intense menée par la Société des Historiens zaïrois, visant la protection des archives. D'autre part, si elles ne sont pas détruites, les archives des Districts et des territoires ne sont pas classées et encore moins répertoriées. Les agents de l'administration n'osent pas rester longtemps dans les locaux où elles sont entreposées, par crainte de la présence éventuelle de serpents »*[75]. En 2009, le gestionnaire des archives nationales du Congo reconnaît les difficultés que rencontre son service : « […] *l'exiguïté, l'inadaptation et la vétusté des infrastructures. Puis viennent les agents destructeurs, les insectes, les souris, mais surtout l'homme* »[76].

Deux fléaux gangrènent l'administration publique au Congo et ont des répercussions sérieuses sur les archives. D'une part, la situation économique des agents de l'Etat qui ont passé beaucoup d'années sans recevoir un salaire décent. Cela les pousse à la corruption, à la quête d'argent et à l'absentéisme de leurs postes de travail. Pour arrondir leurs fins de mois, ils vendent des documents d'archives aux marchands de cacahuètes et de beignets qui les utilisent comme papiers d'emballage. D'autre part, les guerres à répétition qui embrasent le Kivu depuis l'indépendance, n'épargnent pas les documents d'archives. Ils sont emportés, incendiés, piétinés et jetés dans l'eau sans ménagement.

Concernant les sources archivistiques elles-mêmes, deux obstacles étaient à surmonter lors de l'exploitation de données recueillies. Le premier concerne les données statistiques. Elles sont loin d'être complètes, homogènes et régulières. Il était souvent difficile de disposer de statistiques qui couvrent toute la période d'étude, c'est-à-dire de 1920 à 1960. En outre, les statistiques relatives au Kivu-Maniema sont généralement noyées dans celles du Congo belge ou de la Province Orientale durant

---

[75] KIMENA, K.K., *Le Manyema sous la colonisation belge : la mise en valeur économique et l'évolution socio-politique (1885-1929)*, Thèse de doctorat d'État en Histoire, inédite, Université Aix-en-Provence, novembre 1984, 3 tomes, p. 22.

[76] Propos de LUMENGANESO KIOBE A., Historien, conservateur en chef des Archives Nationales du Congo depuis 1983, recueillis par Sylvestre Ngoma dans MUNZELE, MJ. M. et al., *Sur les sentiers de la culture congolaise. Nos hommes de culture nous parlent*, Raleigh, Congo vision, 2009, pp. 82-83.

la période allant de 1920 à 1932[77]. Cet état de chose est dû aux différentes transformations administratives connues par le Kivu et le Maniema durant leur évolution historique. D'abord Districts de la Province Orientale (1917-1932), puis Districts de la province de Costermansville (1933-1950), avant de voir naître en leur sein le District du Nord-Kivu (1950). Tous ces changements entrainaient des remaniements territoriaux qui modifiaient la configuration de ces entités. A cela, il faut ajouter les différents changements des chefs-lieux des Districts et les difficultés de transfert des archives. Pour cette étude, les données statistiques sur l'évolution de la main-d'œuvre, de la population rurale et urbaine, la production agricole et minière, les journées de portage, les recettes douanières du Kivu-Maniema par exemple ne sont pas complètes car ne couvrent pas toute la période d'étude.

Enfin, les données statistiques trouvées renferment des contradictions entre elles lorsqu'on compare les chiffres des archives et ceux de certaines sources officielles éditées telles que les rapports aux chambres législatives. Le cas le plus probant est celui des statistiques sur l'évolution du réseau routier au Kivu-Maniema où les écarts sont parfois considérables. Pour réduire la marge d'erreur et à défaut de raisons objectives pour privilégier une source par rapport aux autres, nous avons pensé utile de faire des moyennes arithmétiques[78].

Le deuxième écueil concerne les cartes géographiques qui permettent non seulement de localiser les lieux, mais aussi de présenter les étapes de l'évolution du réseau routier du Kivu-Maniema. Les cartes proposées dans les sources archivistiques manquent souvent de coordonnées géographiques usuelles (échelle, direction, titre, légende, année et auteur). Elles apparaissent comme de simples croquis difficiles à utiliser dans un travail scientifique. En outre, elles concernent le Congo en général. Nos recherches à la bibliothèque de l'ARSOM n'ont pas donné de résultat satisfaisant. Au MRAC et au Touring Club, l'indisponibilité des agents pour diverses raisons (en janvier 2015), ne nous a pas permis de consulter les cartes qui s'y trouveraient. La plupart des cartes qui sont dans ce travail ont été élaborées sur base du logiciel Coreldraw X3 par un Professeur de Bukavu. D'autres ont été trouvées dans le site de la Mission d'observation et de stabilisation des Nations Unies au Congo (MONUSCO).

Par ailleurs, les documents d'archives ne donnent qu'une histoire « *séquentielle* ». Chaque document pris isolément ne représente qu'un pan du récit que l'on ne peut appréhender en totalité que lorsqu'on dispose de toute la série de pièces sur le sujet. De la sorte, quand une pièce est détachée de la série, la

[77] A cette époque, le Kivu et le Maniema sont deux Districts de la province Orientale aux côtés de ceux de Nepoko, Uélé, Kibali-Ituri, Aruwimi et Stanleyville.

[78] Avant nous, d'autres chercheurs ont été confrontés aux mêmes écueils. C'est le cas de Kuama Mobwa Makutungu qui a relevé également des écarts mais ne précise pas comment il a pu contourner la difficulté. KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *La mobilisation de la force de travail dans le sud-ouest de l'ancien Congo –Belge, 1910-1932. Grands travaux d'infrastructure, entreprises commerciales et industrielles*, Thèse de doctorat en Histoire, Louvain-la-Neuve, Mai 1995, 282 p.

reconstitution complète du récit devient difficile pour le narrateur. Cela nous est arrivé plusieurs fois avec les documents d'archives trouvés dans les dépôts du Kivu-Maniema. Il fallait dans ce cas l'apport d'autres sources pour permettre une relation cohérente et intelligible des faits.

SECTION 2 : SOURCES IMPRIMEES

Dans cette section, nous analysons les documents officiels édités et la presse. Les sources officielles éditées ont été consultées à la Bibliothèque africaine en Belgique et à celles du Centre d'études politiques et sociales (CEPAS) de Kinshasa et du Centre de recherches en sciences naturelles (CRSN) de Lwiro au Congo. Il s'agit des *Rapports annuels sur l'activité de la Colonie du Congo belge présentés aux chambres législatives belges* qui fournissent chaque année, de 1909 à 1959, des données sur la démographie, l'économie, les maladies, la main-d'œuvre, les voies de communication, les transports, les travaux publics, l'enseignement, la politique et les missions religieuses pour le Congo en général d'abord et pour chaque province ensuite. Il s'agit aussi du *Bulletin administratif et commercial du Congo belge* qui devient en 1928, *Bulletin administratif et commercial du Congo belge* et du *Bulletin officiel du Congo* qui, en 1924, est dénommé *Bulletin officiel du Congo belge et du Ruanda-Urundi* (1920-1959) qui reprennent les textes de ordonnances prises par les autorités coloniales dans l'exercice de leur fonction. Quant aux rapports de l'*Office colonial* créé le 2 juillet 1907 par le roi Léopold II[79], ils fournissent jusqu'en 1947, une documentation statistique sur le coût de la vie accompagné de prix de certains articles dans les provinces et dans certains centres urbains. Les *rapports du Service médical sur l'hygiène publique* (1925-1947, service qui devient en 1948 la Direction générale des services médicaux), renseignent sur la propagation et la lutte contre les épidémies et les endémies au Congo en général et au Kivu-Maniema en particulier.

Le *Guide du voyageur*[80] publié annuellement à partir de 1949 à l'intention des touristes par l'Office du tourisme, fait une description détaillée des axes routiers avec tout ce qu'on peut y trouver, notamment les ponts et les bacs, les garages, les stations d'essence, les gites d'étape, les auberges et les hôtels, les restaurants, les exploitations

---

[79] VAN GRIEKEN, E. et VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *op.cit.*, 1958, p. 19. Ce document précise que l'*Office colonial*, créé le 2 juillet 1907 par le roi Léopold II pour mieux faire connaître le Congo et y intéresser le public, plus spécialement le monde industriel, commercial et financier, est avant tout un service de documentation économique. Au fil du temps, son cahier des charges s'est étendu aux renseignements sur le commerce de la colonie et des colonies voisines (1928), à la propagande coloniale et au tourisme (1933) avant d'être définitivement intégré au Ministère des Colonies en 1947. En 1928, les renseignements de cet Office ne sont plus publiés dans *Congo,* (la revue générale de la Colonie belge publiée à partir de 1919 par la Société belge d'études coloniales). Ils constituent désormais la matière du *Bulletin de l'Office colonial*.

[80] MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *Guide du voyageur au Congo Belge et au Ruanda-Urundi,* Bruxelles, s.e., 1956. Voir aussi NICOLAÏ, H., « Un guide colonial. Le Guide du Voyageur au Congo belge et au Ruanda-Urundi », in *Belgeo*, n° 3, 2012, 18 p., (http://belgeo.revues.org/7161), consulté le 26 janvier 2015.

agricoles, les sites touristiques, les circuits des excursions, les agences de voyage et de tourisme, etc.

Concernant la presse, il faut citer notamment *Le Courrier d'Afrique*, un quotidien de tendance catholique publié à Léopoldville à partir de 1930. Ses articles intéressent la politique internationale, nationale et locale avec beaucoup de pages publicitaires. On y trouve aussi des articles sur l'économie et le tourisme au Kivu. Ensuite *La Voix du Congolais,* un mensuel pour les Congolais et par les Congolais qui, malgré la censure, analyse un nombre de faits de société à partir de 1945. Enfin, *L'Echo du Kivu*, créé en 1939 par les Colons du Kivu et publié à Costermansville, donne des informations d'actualité et traite de sujets importants de la vie sur le Congo belge et surtout sur le Kivu.

Les documents officiels imprimés livrent des informations qui éclairent notre problématique. Malheureusement, certaines données sont laconiques et irrégulières. C'est le cas notamment des statistiques, de l'évolution du réseau routier, de l'évolution des engins routiers, du portage, de la lutte contre les maladies, etc. Quant aux journaux, ils ont été systématiquement dépouillés année par année pour trouver des articles qui intéressent notre sujet. Cependant, hormis *La Voix du Congolais* qui s'efforce de publier des articles sur les Congolais, les autres journaux parlent généralement des Européens et de leurs activités.

SECTION 3 : LES TRAVAUX-SOURCES

L'histoire des routes mérite l'attention des chercheurs avisés dans la mesure où la route est liée à l'existence même de l'homme et à l'évolution de son mode de vie. Artère vitale, elle a depuis longtemps suscité de l'intérêt[81]. Pendant la colonisation du Congo, diverses publications des coloniaux, témoins des faits qu'ils relatent, ont été réalisées. Parmi ces sources, il faut citer :

Les nombreux écrits de l'Ingénieur en chef de la Colonie Egide-Jean Devroey[82]. Ce technicien qui s'est révélé plus tard posséder de grandes aptitudes en

---

[81] DESAILLY, M, « Les chaussées romaines de Bavay n'ont-elles pas une origine préhistorique? », *in Bulletin de la Société préhistorique de France*, t. 18, n° 7, 1921, p. 157, pp. 156-162, DOI : 10.3406/bspf.1921.13287, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/bspf_0249-7638_1921_num_18_7_13287), consulté le 2 décembre 2014.

[82] DEVROEY (Egide-Jean), Ingénieur civil, Ingénieur en chef du Congo belge, est né à Etterbeek le 4 mai 1894 et est mort à Bruxelles le 23 août 1972. Fils de Félix et d'Angélique Massart, il a étudié à l'Ecole polytechnique de l'ULB. Pendant la Première Guerre mondiale, il est engagé dans la compagnie des pontonniers où il acquiert une expérience en matière d'ouvrages d'art. Il arrive au Congo belge en septembre 1920 comme Ingénieur civil adjoint du service des ponts et chaussées et y passe 18 ans. Il gravit rapidement les échelons et est nommé, le 8 novembre 1932, Ingénieur en chef de la colonie. Il travaille pendant longtemps à Elisabethville comme responsable des travaux publics. En mars 1938, il rentre définitivement en Belgique où il est nommé Conseiller au Ministère des Colonies. Devroey travaille aussi à l'ULB, à l'IRCB et à l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole polytechnique de Bruxelles. Informations tirées d'ARSOM, *Biographie Belge d'Outre-Mer,* t. VII-B, 1977,

recherche au sein de l'IRCB, s'est particulièrement intéressé aux questions hydrographiques et hydrologiques, aux transports, aux travaux publics et à la santé publique au Congo belge et en Afrique[83]. Six publications de Devroey ont un lien direct avec notre étude. Son premier ouvrage publié en 1939[84], embrasse tous les aspects du réseau routier du Congo belge et du Ruanda-Urundi au moment où la construction des routes mobilise toute l'administration coloniale et indigène. Il débute par le processus de construction de la « *route des caravanes* », présente le moyen de transport utilisé à l'époque (le portage et les tentatives de traction animale)[85] et développement du réseau routier. Cet ouvrage est une grande source d'inspiration pour cette étude. Toutefois, les informations qu'il procure s'arrêtent pratiquement en 1935 et n'atteignent pas le terminus *ad-quem* de la thèse. Ensuite, les particularités du Kivu-Maniema n'y apparaissent pas clairement parce qu'il est très général et concerne toute la Colonie. Enfin, il manque souvent d'historicité, c'est-à-dire l'aspect évolutif de faits examinés. D'autres publications d'E.J. Devroey éclairent des aspects spécifiques. C'est notamment la manière de construire les routes au Congo belge[86] et les différents types de ponts à utiliser dans la colonie[87]. Après un voyage aux Etats-Unis, Devroey conseille, à la lumière de l'expérience de ce pays et compte tenu de la dimension du Congo belge, l'usage des transports multimodaux qui mettent en exergue la collaboration entre les différents modes de transport plutôt que la concurrence telle qu'elle était vécue dans la colonie à cette époque[88]. E.J. Devroey s'intéresse aussi à l'occupation coloniale de la localité de Nyalukemba, devenue plus tard Bukavu, à la reconnaissance du lac Kivu et à son exploitation comme voie de communication[89] et au chemin de fer du Congo[90].

---

cc. 105-109, (http://www.kaowarsom.be/documents/bbom/Tome_VIIb/Devroey.Egide_Jean.pdf), consulté le 13 décembre 2014.

[83] *Ibid.*

[84] DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, IRCB, Section des Sciences techniques, Mémoire, Collection in-8°, Tome II, fascicule 1, 1939, 218 p. ; DEVROEY, E. J., « Les routes au Congo belge », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, pp. 81-94.

[85] Cet aspect est étudié en profondeur en 1951 dans DEVROEY, E-J. et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie*, Bruxelles, Goemaere, 1951, 350 p.

[86] DEVROEY, M., « Transports et travaux publics », in *Congrès colonial national*, V[e] session, n° 36, 1940, 29 p. et DEVROEY, E. J. (Ingénieur en chef honoraire de la Colonie), « Les routes au Congo belge », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, pp. 81-94.

[87] DEVROEY, E. J., *Nouveaux systèmes de ponts métalliques pour les Colonies et leur influence possible sur l'évolution des transports routiers au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Section des sciences techniques, Mémoires, l'IRCB, Coll. In-8°, Tome VI, fasc. 5 et dernier, 1947, 95 p.

[88] DEVROEY, E-J., *Réflexions sur les transports congolais à la lumière d'une expérience américaine*, Section des sciences techniques, Mémoires, IRCB, Coll. In-8°, Tome V, fasc. 4 et dernier, Bruxelles, G. Van Campenhout, 1949, 95 p.

[89] DEVROEY, E-J., « Le lac Kivu », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, vol. X, n° 1, 1939, pp. 196-197.

[90] DEVROEY, E-J., « Note sur les chemins de fer du Congo belge », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. XX, fasc. 1, 1949, 31 p.

Le deuxième auteur prolifique est Jean-Victor-Jules Ghilain[91]. Dans ses publications, il développe la crise des transports au Congo belge causée notamment par la concurrence entre les organismes de transports fluviaux[92], la question de la main-d'œuvre autochtone[93] et les secteurs vitaux de l'économie du Congo au nombre desquels se trouve le secteur des transports[94].

D'autres auteurs se sont intéressés aux infrastructures de transport et aux moyens de transport. C'est le cas de l'ingénieur Odon Jadot qui a œuvré dans la construction des chemins de fer de la BCK et de LEOKADI[95] et qui a laissé une contribution dans laquelle il décrit le transport sur route au Congo belge en insistant sur son rôle de complément à la voie ferrée[96]. De son côté, l'ingénieur L. Van Leeuw met en exergue la concurrence entre la route et la voie ferrée et fait état des crédits budgétaires alloués aux travaux publics au Congo[97]. Quant à l'ingénieur des mines et ingénieur électricien, puis directeur de l'OTRACO Paul Gillet[98], il parle de la situation de tous les réseaux de transports exploités au Congo en 1936, avec un accent particulier sur le chemin de fer.

L'économiste André Huybrechts publie respectivement en 1957 et en 1958 sur les investissements dans les secteurs des transports et le marché de l'automobile[99]. Sa thèse est que les investissements n'ont jamais suivi les ambitions de la Belgique au

---

[91] Jean-Victor-Jules Ghilain (27.12.1893-Bruxelles, 27.9.1968) fut Ingénieur commercial, Professeur à l'Université de Bruxelles, Membre de l'Académie. Au Congo belge, il œuvra dans les entreprises de transports, Citas, Sonatra avant d'être nommé Administrateur-gérant de l'OTRACO. Voir ARSOM, *Biographie Belge … op.cit., pp.* 253-258. (http://www.kaowarsom.be/documents/bbom/Tome_VIIa/Ghilain.Jean_Victor_Jules.pdf), consulté le 1er décembre 2014.

[92] GHILAIN, J., « L'organisation des transports dans la colonie », in *Compte-rendu des travaux de la société d'économie politique de Belgique*, Bruxelles, n° 135, juin 1938 et GHILAIN, J., "L'organisation des transports des produits agricoles au Congo Belge", in *Bulletin agricole du Congo belge*, vol. XXIX, n° 2, juin 1938, pp. 323-332.

[93] GHILAIN, J., « Note sur l'emploi indigène », in *Compte-rendu de la Société d'économie politique belge*, Bruxelles, n° 135, 1938.

[94] GHILAIN, J., « Les dominantes de l'économie du Congo belge », in *Problèmes de l'Afrique centrale*, Bruxelles, n° 23, 1954.

[95] BCK : Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga. LÉOKADI : Chemin de fer Léopoldville-Kamina-Dilolo.

[96] JADOT, O., « Transports sur route au Congo belge », in *Bulletin des séances de l'I.R.C.B.*, 1938, t. IX.

[97] VAN LEEUW, L., La question des Transports au Congo, conférence donnée le 27 octobre 1925 à la Société d'Economie Sociale, in *Bulletin de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Bruxelles, Imprimerie Robert Louis, 1926 ; VAN LEEUW, L., « Réseau ferré et réseau routier de la Colonie », in *Revue Economique Internationale*, 20e année, Vol. I, n° 2, février 1928 ; VAN LEEUW, M.L., « L'Histoire des Travaux Publics au Congo Belge, d'après les Budgets », in *Extrait du 1er Bulletin Technique de 1932 de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Imprimerie Robert Louis, Bruxelles, 1932, 31 p.

[98] GILLET, M.P., « Les transports au Congo belge », in *Bulletin des séances de l'IRCB,* VII-2, 1936.

[99] HUYBRECHTS, A., « Les investissements réalisés dans le secteur du transport congolais entre 1950 et 1956 », *Bulletin de la Banque centrale du Congo belge et du Ruanda-Urundi*, n°6-7, 1958 ; HUYBRECHTS A., « Le marché de l'automobile au Congo belge, in *Marchés tropicaux et méditerranéen*, 13e année, n° 588, 16 février 1957. D'autres publications d'André Huybrechts sont signalées dans le développement de la thèse et en bibliographie.

Congo. Par ailleurs, il montre comment l'automobile est intervenue dans les transports terrestres et s'est rapidement adjugée la première place dans les transports au Congo.

Toutes ces publications, et bien d'autres qui ne sont pas citées dans cette partie de la thèse parce qu'utilisées d'une manière ponctuelle, apportent une contribution appréciable dans la maitrise du processus d'établissement du réseau routier. Elles s'intéressent beaucoup aux aspects techniques et restent en général très laconiques ou tout simplement muettes à propos des incidences des routes sur l'économie, la société, l'administration et l'environnement au Kivu-Maniema. D'autre part, la manipulation de ces sources requiert l'usage de la critique historique puisque la plupart d'entre elles sont apologétiques tendant à magnifier l'œuvre colonisatrice de la Belgique. En plus, les renseignements concernent généralement tout le Congo à telle enseigne que les particularités du Kivu-Maniema sont difficilement décelables. Il fallait la contribution d'autres sources pour combler ces lacunes. Il faut déplorer l'irrégularité de ces données en ce qui concerne le Kivu-Maniema, ce qui crée des hiatus et introduit des « *chaînons manquants* » dans l'évolution des faits. Le recoupement avec d'autres sources écrites a permis cependant de surmonter cette difficulté.

SECTION 4 : SOURCES ORALES

Dans une publication intitulée « *Jan Vansina et l'histoire orale dans l'univers postscriptural de l'Afrique urbaine. Le cas de la ville de Lubumbashi* », Donatien Dibwe décrit la longue lutte de l'historien belge Jan Vansina pour la reconnaissance des traditions orales comme sources à part entière de l'histoire[100]. Il annonce que la conception en vogue au début du XX^{e} siècle est que l'Afrique n'a pas d'histoire. Les tenants de cette idéologie sont, selon Pierre Salmon, les historiens positivistes pour qui les traditions orales, fondées sur la mémoire des hommes, ne peuvent être, du fait des altérations et des falsifications qu'elles subissent de génération en génération, considérées comme authentiques[101]. Dans ses publications[102], Vansina base son argument sur l'existence des structures coutumières de conservation séculaire des traditions[103] et se lance dans le raffinement de la méthodologie de récolte et d'analyse

---

[100] DIBWE DIA MWEMBU, D., « *Jan Vansina et l'histoire orale dans l'univers postscriptural de l'Afrique urbaine. Le cas de la ville de Lubumbashi,* Université de Lubumbashi, s.d., 195 p.

[101] SALMON, P., *Nouvelle histoire de l'Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 299.

[102] FICQUET, E. et AÏSSATOU MBOJ-POUYE, « Cultures de l'écrit en Afrique. Anciens débats, nouveaux objets », in *Annales HSS*, n° 4, juillet-août 2009, p. 756. Pour ces auteurs, les travaux de Jan Vansina sur les royaumes d'Afrique centrale constituent une contribution majeure à la méthodologie de l'histoire en proposant l'oralité comme document au terme d'une démarche critique.

[103] Les ethnographes, missionnaires et explorateurs ont recueilli les traditions orales et les ont transformées en documents écrits. TURNER, T., *Ethnogenèse et Nationalisme en Afrique centrale : Aux racines de Patrice Lumumba*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 10.

des traditions orales qu'il présente dans « *De la tradition orale. Essai de méthode historique* »[104].

La bataille n'était pas pour autant gagnée. Néanmoins, le livre de Vansina fait des émules parmi les historiens africains. Il s'agit notamment de la première génération d'historiens sortis des universités coloniales parmi lesquels Joseph Ki-Zerbo[105], Assoi Adiko, André Clerici, Cheik Anta-Diop, Amadou Hampaté-Ba, Théophile Obenga. Ces jeunes avant-gardistes et novateurs ressentent le refus de la reconnaissance du caractère historique à l'Afrique et des traditions orales comme une humiliation. Ils se déterminent à sortir l'Afrique de l'ornière et se jettent dans la bataille sur tous les fronts[106]. Ils réclament la prise en compte des sources orales (traditions orales, témoignages oraux, récits de vie, etc.) comme sources à part entière de l'histoire de l'Afrique, et partant, la reconnaissance de l'existence de cette histoire. C'est dans ce contexte qu'en 1961, Assoi Adiko et André Clérici publient leur « *Histoire des Peuples noirs* » dans lequel ils expriment leur engagement dans la lutte pour la reconnaissance de l'histoire de l'Afrique : « *Combien de fois n'a-t-on pas entendu affirmer qu'en Afrique il n'y a pas d'histoire en dehors de l'histoire de la colonisation, qui est dispensée aux élèves de l'école primaire ?* […]. *Même si l'on prétend que l'Histoire de l'Afrique est la somme des faits et événements soutenus par l'écriture – ce qui est une définition limitative – l'Histoire de l'Afrique Noire existe. Il n'y a pas lieu d'engager une polémique stérile à ce sujet car, dès qu'il y a groupe humain, il y a développement historique* »[107]. En 1972, comme pour mettre fin à ce débat, J. Ki-Zerbo plaide pour « *une authentique interdisciplinarité* »[108] qui consisterait à utiliser toutes les sources disponibles (écrites, archéologiques, audio-visuelles et orales) pour reconstituer le passé de l'Afrique. Les écrits de Benoît Verhaegen sur les *Rébellions au Congo*, basés sur les témoignages recueillis par ses étudiants, ont promu ce nouveau type de source avant que la méthode *d'histoire immédiate*, qui s'appuie sur la récolte des témoignages oraux (récits de vie), la porte sur les fonts baptismaux.

Aujourd'hui, l'histoire a gagné la bataille[109]. Affirmer que les traditions et les témoignages oraux ne constituent pas des sources de l'histoire devient un non-sens.

---

[104] VANSINA, J., *De la tradition orale. Essai de méthode historique*, Tervuren, Musée royal d'Afrique centrale, 1961, 179 p.

[105] KI-ZERBO, J., *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain,* 1ère édition, Paris, Hatier, 1978, 731 p.

[106] C'est dans le cadre de cette lutte que Cheik Anta-Diop publie « L'antériorité des civilisations nègres et Mgr. MVENG, ENGELBERT, *Les sources grecques de l'histoire négro-africaine : depuis Homère jusqu'à Strabon*, Paris, Présence africaine, 1972, 227 p., KI-ZERBO, J., *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, 702 p.

[107] ASSOI ADIKO et CLÉRICI A., *Histoire des peuples noirs*, Abidjan, CEDA-Hatier, 1961, p. 1.

[108] CHRETIEN, J.P., « Joseph Ki-Zerbo, Histoire de l'Afrique noire », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations,* vol. 29, n° 2, 1974, p. 289. Toutefois, dans l'édition de 1978 de son *Histoire de l'Afrique d'hier à demain*, Joseph Ki-Zerbo reprend encore les déclarations des auteurs qui considèrent l'Afrique comme un continent a historique. KI-ZERBO, J., *Histoire de l'Afrique noire… op.cit*, 1978, pp. 9-10.

[109] L'histoire orale connait sa première institutionnalisation en 1948 à l'Université de Columbia (Allan Nevins) à New York, par la fondation du premier centre d'histoire orale. VAN SCHUYLENBERGH, P., « Mémoires coloniales valorisation d'un patrimoine oral pour l'histoire dans le cadre du 10e

Et l'accord est général sur la nécessité d'associer les différents types de sources disponibles et d'explorer leurs dissonances éventuelles[110]. L'avantage de l'histoire orale est qu'elle permet de « *donner la parole à ceux qu'on n'entend pas dans les autres sources, ces "oubliés" de l'histoire […] et de leur donner un temps de parole parfois considérable, ce qui constitue, du seul fait d'être entendu, une reconnaissance publique de leur passé et une réhabilitation de celle-ci par rapport au présent (notamment pour réhabiliter un pan de vie souvent gardé sous silence depuis de longues années pour des raisons diverses)* »[111].

Nous avons choisi de recourir aux sources orales pour justement donner la parole aux Congolais afin d'intégrer leur savoir dans une thèse qui porte sur leur milieu de vie. Cela permet de rééquilibrer les sources et de disposer aussi de l'opinion « *d'en bas* ». Les travaux basés sur les sources orales nous ont encouragé dans cette démarche[112]. 91 témoignages de Congolais « ordinaires »[113] ont été recueillis. Nos informateurs sont presque tous âgés de plus de 60 ans. Certains parmi eux sont des témoins directs parce qu'auxiliaires de l'administration, agents ou ouvriers dans les différentes sociétés, domestiques, élèves, ingénieurs, paysans, chauffeurs pendant la colonisation. D'autres sont des témoins indirects. Ils ont appris

---

anniversaire de mémoires du Congo, le 9 octobre 2012 », in *Mémoires du Congo,* n° 25, mars 2013, p. 8, (http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_25.pdf), consulté le 12 septembre 2014.

[110] PERROT CLAUDE-HÉLÈNE (dir.), *Source orales de l'histoire de l'Afrique*, Paris, Editions du CNRS, 1989 et FALOLA TOYIN et JENNINGS CHR. (dir.), *Sources and methods in African history : Spoken, written, unearthed*, Rochester/Woodbridge, University of Rochester Press/Boydell & Brewer, 2003, cités par FICQUET, E. et AÏSSATOU MBOJ-POUYE, *art.cit*., p. 756. Toutefois, constate L. Jeurissen, malgré ce nouveau décorum et une évidente perméabilité entre témoignage, mémoire et histoire sur la plupart des sujets sociaux d'histoire récente, le « verrou » épistémologique occidental post-positiviste persiste pourtant parmi chercheurs et enseignants historiens : cloisonnement disciplinaire et esprit casanier, attachement à l'histoire politique, objectivité balisée par la distanciation temporelle, mais surtout, sacralisation de l'écrit et de la chronologie. JEURISSEN, L., « Expériences de recherche en RDC », in *Civilisations,* vol. 54, n° 1-2, 2006, pp. 33-43.

[111] VAN SCHUYLENBERGH, P., *art. cit*., p. 11.

[112] C'est le cas des travaux suivants : DE SAINT-MOULIN, L., « Les anciens villages des environs de Kinshasa », *Etudes africaines*, n° 2, 1971, pp. 83-119 ; DE SAINT-MOULIN, L., « Paul Imbali et Marc Kimpe, deux informateurs importants concernant les anciens villages des environs de Kinshasa », in *Cahiers africains*, L'Harmattan, MRAC, 2004, pp. 22-34 ; ASSUMANI BUDAGWA, *Noirs, Blancs, Métis. La Belgique et la ségrégation des Métis du Congo belge et du Ruanda-Urundi (1908-1960),* s.e, s.l, 2014, 386 p. Ce livre se termine par une série de 11 témoignages de dames ayant mis au monde des métis emportés par leurs pères géniteurs ; VERHAEGEN, B., *Femmes zaïroises de Kisangani – combats pour la survie*, Louvain-la-Neuve, le centre d'histoire de l'Afrique, Paris, L'Harmattan, 1990, 291 p. (avec des récits de vie de femmes) ; VAN REYBROUCK, D, *Congo. Une histoire*, Lonrai, Actes sud, 2014, 859 p. SABAKINU KIVILU, J., « Paul-Gabriel-Dieudonné Bolya : de l'assistant Médical à l'homme politique », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial* ; Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 235-238. C'est le récit de vie de l'évolué Paul Bolya qui créa en 1959, le Parti National du Progrès, proche des coloniaux et qui s'opposa à l'indépendance du Congo. GIORDANO, R., *Belges et Italiens du Congo-Kinshasa, Récits de vie avant et après l'Indépendance*, Paris, L'Harmattan, 2008, 232 p.

[113] Pour reprendre l'expression de VAN REYBROUCK, D., *op.cit*., p. 20. Les gens « ordinaires » sont des gens d'un rang social modeste et qui n'ont occupé aucun poste important tant pendant la période coloniale qu'après l'indépendance du Congo.

les témoignages qu'ils rapportent de leurs parents. Les entretiens directifs sur base d'un questionnaire standardisé[114] ont été menés dans les villes de Bukavu, Goma et Kindu, ainsi que dans les Territoires ruraux d'Uvira, de Mwenga, de Kabare, de Rutshuru, de Walungu, de Kalehe et de Kibombo. Les témoignages ont été confrontés entre eux.

Presque tous nos informateurs s'exprimaient en langue swahili que nous maîtrisons bien. Toutefois, à Kindu et à Kibombo, certaines interviews ont été réalisées en langue tetela, notre langue maternelle. Il faut ajouter que certains témoins de Bukavu et de Goma ont été interviewés en français.

L'introduction auprès des témoins exigeait tout un rituel qui mêle diplomatie et patience. Dès qu'un informateur était identifié, le premier contact consistait à une visite au domicile de l'intéressé. Nous déclinions toute notre identité et expliquions le bienfondé de l'étude que nous entreprendrions et l'importance de l'information que détenait l'interlocuteur. Enfin, on prenait rendez-vous.

Pendant l'entretien, les questions du protocole étaient progressivement posées l'une après l'autre. Entretemps, il fallait laisser l'occasion au témoin de répondre sans interruption. C'est alors que la prise de note était effectuée. Le soir était réservé à la transcription des informations récoltées pendant la journée. C'était aussi l'occasion de déceler les zones d'ombre et de solliciter une deuxième entrevue au témoin afin de compléter les informations ou simplement de vérifier la véracité de certaines allégations.

L'enregistreur audio utilisé au début des enquêtes sur terrain a été abandonné par la suite pour cause de gain de temps. En effet, après l'interview, il fallait réécouter plusieurs fois le témoignage pour retranscrire quelques pages. En plus, certains témoins de Goma ont refusé l'enregistreur. Ils craignaient d'être victimes de trahison à cause du climat politique délétère qui règne dans le milieu.

En somme, les sources orales ont apporté un éclairage et des précisions sur certains faits importants difficiles à décrypter par les autres sources, notamment sur les transports, la main-d'œuvre, l'enseignement, la prostitution, l'environnement au Kivu-Maniema. Toutefois, les sources orales portent en elles de nombreuses faiblesses. Patricia Van Schuylenbergh en relève quelques-unes, lorsqu'elle parle des témoignages oraux des coloniaux : « *Ces sources, en effet, malgré toutes les précautions qui peuvent être prises, ne représentent pas la voix "authentique" des acteurs de l'histoire; par essence, parce qu'elles sont des "sources", elles provoquent également une certaine méfiance de la part des historiens parce qu'elles sont filtrées selon une double "médiation" : d'un côté, ces sources s'inscrivent dans un contexte de communication, de dialogue entre*

---

[114] ALBARELLO, L. et al., *op.cit.*, p. 61. Les questions ont été identiques pour tous les interviewés interrogés individuellement. L'ordre des questions, généralement ouvertes, était scrupuleusement respecté et les réponses assez courtes. Les entretiens ne dépassaient pas 1 heure 30, question de ne pas fatiguer l'interlocuteur. GRAWITZ, M., *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Précis Dalloz, 1993, p. 459 ; REZSOHAZY, R., *Théorie et critique des faits sociaux*, Bruxelles, la renaissance du livre, 1971, p. 58.

deux personnes (l'intervieweur et le narrateur) qui influe sur la forme et le contenu des propos (notamment au niveau de la méthodologie d'entretien [...] ; de l'autre, une fois enregistrées, celles-ci subissent une certaine altération lorsqu'on les retranscrit ou lorsqu'on les prépare pour publication ou tout autre type de diffusion »[115].

Il est vrai que les témoignages oraux comme les traditions orales sont provoqués et sont sujets à la déformation. Nous étions conscient de cet écueil. C'est pourquoi, nous tenions à interviewer plusieurs fois les mêmes témoins. Cette démarche est soutenue par P. Salomon quand il écrit : « *Personne ne connaît tout à propos du passé. Chacun n'en connaît qu'une petite partie. Si vous passez d'une personne à l'autre en leur demandant ce qu'elles connaissent, chacune vous racontera quelque chose de différent. Mais continuez à demander. Tôt ou tard vous comprenez ce qui s'est réellement passé* »[116].

Une autre faiblesse est que certains témoins étaient dans l'impossibilité de donner des dates précises, des noms de certains lieux et de certaines personnes à cause de l'oubli. Toutefois, ces sources se sont révélées intéressantes pour les représentations et l'imaginaire qu'elles véhiculaient.

Les efforts de trouver un équilibre entre le nombre de témoins hommes et femmes ont été vains. Très souvent, surtout au moment des enregistrements, certaines femmes refusaient de donner leurs témoignages alléguant qu'elles avaient déjà tout oublié. Elles avaient peur de l'appareil enregistreur ; mais aussi parce qu'il est encore difficile de faire parler une certaine catégorie de femmes dans les milieux reculés.

Deux difficultés majeures ont failli perturber les enquêtes orales. D'une part, l'insécurité qui règne dans plusieurs territoires du Kivu-Maniema depuis plusieurs décennies. Les Territoires de Shabunda, Walikale, Punia, Lubutu, une partie de Fizi, et tout dernièrement Lubero et Beni, sont difficilement accessibles. Des groupes armés pillent, violent, rançonnent, prennent en otage des populations entières et tuent sans retenue. C'est pourquoi, les interviews n'ont pas été menées dans ces entités administratives. Toutefois, des originaires de ces territoires ont été interrogés à Bukavu, Goma et Kindu.

D'autre part, les difficultés de transport. Dans certains Territoires, la route n'est plus qu'un souvenir. Le seul moyen de transport pour de longues distances reste l'avion dont le coût du billet est très exorbitant en dehors de l'état douteux des carlingues. Nous avons été obligé de prendre la moto ou le vélo pour atteindre Kibombo et Tunda à partir de Kindu (150, 267 km).

---

115 VAN SCHUYLENBERGH, P., Valorisation d'un patrimoine oral pour l'histoire, in Mémoires du Congo et du Ruanda-Urundi, n° 25, mars 2013, pp. 10-11, http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_25.pdf, consulté le 15 octobre 2014.

116 IRWIN, P., *Liptako Speaks. History from Oral Tradition in Africa*, Princeton, 1981, p. 162 cité par SALMON, P., *op.cit.*, p. 299.

En dépit des faiblesses des témoignages oraux, la combinaison de plusieurs sources disponibles permet de présenter une synthèse historique sur les routes et leurs incidences au Kivu-Maniema.

CONCLUSION PARTIELLE

L'objectif poursuivi dans ce chapitre est de présenter les différentes sources de données, de montrer leurs forces et leurs faiblesses.

Il est bien dit que les données de cette thèse proviennent de deux grandes sources de l'histoire : les sources écrites et les sources orales. Les sources écrites sont les plus nombreuses et les plus importantes. Concernant la première catégorie, les sources inédites (archives officielles publiques, archives privées, documents iconographiques), les sources officielles éditées, la presse et les ouvrages-sources ont été largement consultés.

En Belgique, 6 fonds d'archives officielles ont été dépouillés aux archives africaines, un dossier des archives privées de Paul Quinet et la photothèque des Pères Blancs de Namur. Il faut noter l'abondance d'informations récoltées aux archives africaines qui couvrent toute la période d'étude et presque tous les aspects de la problématique de cette thèse. Au Congo par contre, les dépôts d'archives de 13 services officiels et parastataux ont fait l'objet d'investigation. Ils ont fourni des informations importantes malgré leur nombre limité.

Si l'état des archives est lamentable au Congo suite aux mauvaises conditions d'entreposage, à l'absence d'inventaires exhaustifs, à la disparition quasi permanente des documents d'archives à cause de l'ignorance de leur importance, du manque d'éthique et de déontologie du personnel commis à la gestion des archives, aux Archives africaines du Ministère des Affaires étrangères, la situation est tout autre. Les archives sont bien répertoriées, classées et aisément consultables par le chercheur.

Les archives officielles constituent la source principale de cette thèse. Les ouvrages-sources et les sources orales viennent en appoint. Il faut ajouter à cela les documents officiels édités dont l'apport dans la rédaction de la thèse a été important.

Les ouvrages-sources apportent des informations techniques détaillées, mais sont limités dans le temps (rares sont les contributions qui couvrent toute la période de 1920 à 1960), apologétiques et souvent très généraux parce qu'ils intéressent toute la colonie. Ils manquent souvent de cartes et de statistiques sur le Kivu-Maniema.

Quant aux sources orales, leur acceptation fait encore polémique malgré le consensus qui semble se dessiner autour d'elles. Elles montrent beaucoup de faiblesses qui font la part belle à leurs détracteurs. Toutefois, elles sont parfois la seule source d'information dont on dispose et offrent parfois un regard unique et inédit sur la réalité de la route. Nous y avons largement recouru.

Cette thèse ne privilégie aucune source au détriment des autres. Ce qui importe, c'est la complémentarité de différentes sources et des informations qu'elles livrent et qui permettent de vérifier les hypothèses et de tirer des conclusions qui s'imposent et ce, à partir d'une analyse critique.

CHAPITRE DEUXIEME : LA MISE EN PLACE DES « CHAUSSEES COLONIALES »

La mise au point d'un réseau routier approprié et praticable en toutes saisons au Kivu-Maniema résulte d'une synergie constituée par l'administration coloniale, les sociétés minières et agricoles, les missions religieuses et les colons. Ces différents acteurs ont abattu un travail de titan sur base d'objectifs économiques, socio-politiques et évangélisateurs préalablement définis.

Il a fallu au total 40 ans pour procurer au Kivu-Maniema les 17.857 km de routes dont il disposait en 1958. Véritable éternel recommencement parce qu'il fallait construire, élargir, améliorer, entretenir et « moderniser » plusieurs fois les mêmes tronçons en vue de les adapter aux progrès techniques du moment, aux nouveaux besoins des milieux connectés et de les maintenir continuellement en bon état.

La réalisation de cette œuvre grandiose a requis non seulement un budget conséquent et une force de travail nombreuse et disponible[117], mais aussi des orientations et des instruments juridiques et administratifs explicites pour un partage clair des responsabilités et une gestion efficiente du réseau établi.

Ce chapitre est une toile de fond qui plante le décor de toute notre dissertation. Il se veut à la fois théorique, technique et descriptif. Il s'ouvre sur les motivations à la base de la construction des routes et expose tour à tour leur classification, les étapes de leur construction tant en milieu rural que dans les centres urbains ainsi que leur évolution statistique. Il se referme sur les orientations et les caractéristiques des chaussées construites au Kivu-Maniema.

Sa confection est essentiellement basée sur des ouvrages sources[118], les documents officiels imprimés et les documents d'archives.

SECTION 1 : MOTIVATIONS DE LA CONSTRUCTION DES ROUTES

L'établissement du réseau routier au Kivu-Maniema n'est pas un phénomène *ex nihilo nihil*. Il est réalisé grâce à la volonté des responsables coloniaux et en fonction de motivations socio-économiques et politiques ; même si la part des contingences conjoncturelles, bien que minime, n'est pas à négliger.

G. Moulaert[119] exprime bien les objectifs globaux de la construction des routes au Congo belge en ces termes : « *A la base du développement économique d'un pays, nous*

[117] L'apport de la main-d'œuvre dans l'établissement du réseau routier du Kivu-Maniema n'est pas à négliger. Nous traiterons en détail ce point dans le chapitre quatrième.

[118] Il faut signaler ici les écrits de l'Ingénieur E.J. Devroey, d'O. Jadot, de M. Gillet et les publications de l'économiste A. Huybrechts présentés dans la partie bibliographique de cette thèse.

[119] Moulaert George Brunon est né à Bruges le 19 mai 1875 et est mort à Bruxelles le 17 septembre 1958. Militaire spécialiste de génie civil, haut fonctionnaire colonial et homme d'affaires, G. Moulaert arrive au Congo en 1902. Il est directement promu capitaine de la Force publique et s'occupe de la

trouvons, comme éléments essentiels et indispensables, les moyens de communication. Il faut, en effet, communiquer rapidement les ordres et les instructions du Gouvernement afin d'assurer la meilleure administration possible. Il faut, d'autre part, transporter le personnel européen, les matériaux nécessaires aux installations, les vivres, l'outillage et les marchandises nécessaires aux indigènes, et cela, au moindre prix possible. Il faut, en retour, drainer vers l'Océan les produits de la cueillette, de la culture, de la chasse, du sous-sol au prix le plus bas »[120].

Dans cette section, nous nous intéresserons aux principaux mobiles en amont de la construction des chaussées coloniales au Kivu-Maniema.

1. Assurer la pénétration coloniale et asseoir l'autorité de l'Etat

E. Campredon est l'un des premiers auteurs à avoir souligné l'importance de la route dans le contexte colonial africain du XIXe siècle. Il écrit : « *Si l'on passe en Afrique, à ce continent noir où la civilisation européenne a fait de si puissantes trouées par les héroïques efforts de ses pionniers, de ses explorateurs et de ses soldats, on constate que la route y est le principal agent de pénétration de cette civilisation* [...] »[121].

Ces propos paraissent comme prémonitoires d'autant plus qu'ils sont publiés à l'orée de la colonisation européenne, au moment où le processus de reconnaissance de différentes zones de l'Afrique est en cours. Or, durant cette phase, il n'y a pas encore à proprement parler de route dans beaucoup de régions de ce continent. Mais il est admis que « *de par sa souplesse,* [...], *la route est le moyen idéal de pénétration et le seul qui permette d'agir sur l'ensemble de la vie économique du pays* »[122].

A leur arrivée au Kivu-Maniema, les Belges sont animés par le souci d'atteindre tous les coins et recoins de la région afin d'imposer leur autorité. Pour y parvenir, ils empruntent d'anciennes pistes d'éléphants transformées en sentiers par les autochtones. Ces voies de communication rudimentaires sont parfois dangereuses et impraticables à plusieurs endroits. Elles ne permettent pas un déplacement facile à cause du manque d'ouvrages d'art convenables et de l'incertitude des milieux

---

construction du fort de Shinkakasa près de Boma. Il participe à la délimitation de la frontière entre le Bas-Congo et le Congo français. En 1905, il entre dans l'administration. En 1910, il dirige district du Stanley Pool / Moyen Congo (Léopoldville). Pendant la guerre, il revient dans l'armée et organise victorieusement l'offensive contre les Allemands sur le lac Tanganyika et au Kivu. De décembre 1919 à 1947, il dirige la compagnie des mines d'or de Kilo-Moto en province Orientale. Dans ses écrits, ce pragmatique revient sans cesse sur la nécessité d'organiser de bonnes voies de communication (son adage est : « *Transporter, c'est coloniser* »). VANTHEMSCHE, G., « Moulaert (George Brunon) », in *Biographie coloniale du Congo belge*, ARSOM, (http://www.kaowarsom.be/fr/notices_moulaert_george_brunon), consulté le 21 décembre 2014.

[120] MOULAERT, G., « La crise des transports au Congo belge », in *Société belge et d'expansion*, n° 47, octobre 1924, pp. 3-4.

[121] CAMPREDON, E., *op.cit.,* p. 45.

[122] BUREAU DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Bilan 1965-1970*, Kinshasa, s.e., 1972, p. 212.

traversés, souvent infestés de fauves. Malgré tout, les agents coloniaux atteignent les milieux désirés et parviennent à s'y installer.

Après leur installation, ils créent des postes administratifs, mais ont du mal à se rapprocher, dans la mesure du possible, de leurs administrés pour consolider leur autorité. Un rapport administratif de 1918 souligne qu'au Kivu, « *Les populations établies dans les monts Mitumba sont toujours insoumises. Elles accueillent les mécontents des régions environnantes, barrent les pistes et empêchent les communications dans le Nord-Ouest du pays* »[123].

Dans cette situation, comment déplacer plus facilement et plus rapidement les éléments de la Force Publique pour instaurer l'ordre et la tranquillité dans les milieux encore réfractaires à l'action coloniale ? Comment assurer la gestion administrative du territoire ? C'est ainsi qu'à l'instar des Français qui se sont servis de la route pour imposer leur autorité aux peuples de l'Afrique équatoriale[124], l'idée de construire les routes au Kivu-Maniema germe petit à petit dans les esprits et finit par faire du chemin. Car, avec elles, « *les instructions de la haute hiérarchie atteignent rapidement la base de l'administration et la levée de l'impôt s'effectue aisément* »[125].

A partir de 1920, l'administration coloniale s'emploie à tracer les routes au Kivu-Maniema. Et très vite, les chaussées se révèlent être moins onéreuses à construire que d'autres voies de communication à cause d'une topographique complexe et de la barrière forestière à franchir.

2. Désenclaver et mettre en valeur le Kivu-Maniema

Jean Stengers trouve l'expression *mise en valeur*[126] ambiguë parce qu'elle permet de passer outre la question économique fondamentale du « bien-être » des populations colonisées[127]. Effectivement, dans la réalité, la logique d'expansion occidentale en Afrique au XIX[e] siècle est plus « *mue en profondeur par une logique*

[123] Rapp. Ch., 1918, p. 17.

[124] LIBBIE, F., « Networks of (colonial) power : roads in French Central Africa after Word war I », in *History and Technology*, vol. 26, n° 3, september 2010, p. 206, (http://web.a.ebscohost.com/ehost/search/advanced?sid=29ada3a3-dc46-40c8-819f-a98d3437c583%40sessionmgr4003&vid=0&hid=4109), consulté le 18 novembre 2014. NEMB, P.S., *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 44.

[125] Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'intérieur (ADPI), *AIMO*, Rapport AIMO territoire d'Uvira 1919, p. 13.

[126] La mise en valeur est « *quasi synonyme de colonisation. La colonisation d'un pays, d'une forêt, d'un hinterland, de territoires vierges ou occupés signifie toujours, dans l'idéologie coloniale, une mise en valeur des ressources par une humanité plus douée que l'indigène, mieux dotée techniquement et, à ce titre, plus légitime à exercer sa souveraineté sur des ressources naturelles jugées sous-exploitées ou mal exploitées par les techniques et les savoirs locaux* ». Tiré de DULUCQ, S. et al., *Les mots de la Colonisation*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2008, p. 73.

[127] STENGERS, J., *Congo. Mythes et réalités*, Bruxelles, Editions Racine, 2007, p. 221.

économique, celle de l'accumulation illimitée de capital »[128]. Dans ce contexte, les colonies devaient fournir aux métropoles les ressources nécessaires dont elles avaient besoin.

La mise en valeur est indissociable du désenclavement. Or, « *pas de désenclavement sans création de voies de communication* »[129]. En d'autres termes, la mise en valeur et le désenclavement passent par la suppression d'un obstacle de taille : la distance. C'est pourquoi, en 1931, le Gouverneur Général de la colonie française de la Côte d'Ivoire déclarait : « *C'est la distance qui reste l'obstacle majeur de la mise en valeur économique. C'est pourquoi l'un des problèmes essentiels de l'AOF, c'est la lutte contre la distance* »[130].

Cette logique a animé la colonisation espagnole dans le nord du Maroc et lui a permis de contrôler le territoire, d'exploiter des ressources (bois, richesses minières, productions agricoles et animales, etc.)[131] et de poser les jalons d'une organisation du territoire de Dar Kebdani et de ce qui restera son principal axe de communication jusqu'en 2006, la route Dar Kebdani-Nador[132].

Au Congo belge, l'objectif de Léopold II avait été, selon I. Ndaywel, clair dès le départ : « *faire des affaires* », trouver une colonie pour la Belgique et compenser les partenariats commerciaux qui avaient été perdus du fait de la séparation d'avec la Hollande en 1830[133]. Pour y arriver, il fallait l'appropriation du sol et du sous-sol au profit des colons, des plantations européennes[134] et des compagnies minières, ainsi que le désenclavement des régions concernées.

---

[128] SCHMITT, B., Ressources naturelles et développement dans le monde tropical. *Les contradictions entre dynamiques écologiques, reproduction sociale et ordre économique international*, Thèse en droit et science politique, Université de Bourgogne, 2013, pp. 55-56, (www.theses.fr/2013DIJOD010/abes*), consulté le 15 octobre 2014,* pp. 55-56.

[129] WOLKOWITSCH, M., « Les orientations de la géographie des transports », in *Annales de Géographie,* t. 92, n° 509, 1983, p. 2, DOI : 10.3406/geo.1983.20162, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1983_num_92_509_20162), consulté le 9 octobre 2014.

[130] ALOKO-N'GUESSAN, J., « Le rôle des voies de communication terrestres dans le processus de maîtrise de l'espace ivoirien », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J., *L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, p. 95

[131] C'est ce qu'on appelle le *système de l'exclusif* ou le *pacte colonial*. Selon ce principe, le rôle de la colonie se limite, sur le plan économique, à produire les matières premières qui doivent être exportées vers la métropole pour leur transformation et leur consommation. Il est aussi appelé « *Pacte colonial* » ; un système selon lequel « *une nation se réserve unilatéralement les produits du sol et du sous-sol d'un territoire sous domination, les transporte sur ses navires qui, de même, ont l'exclusivité pour ramener des produits industriels métropolitains à consommer dans la colonie*». VAN CHI-BONNARDEL, R. (dir.), *Grand Atlas du continent africain*, Paris, Edition Jeune Afrique, 1973, p. 68. Voir aussi DULUCQ, S. et al., *op.cit*., pp. 87-88. Le Pacte colonial est tombé caduc lors des indépendances.

[132] GAUCHE, E., « Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd) », in *Norois*, 214, 2010, pp. 70-71.

[133] NDAYWEL E'NZIEM, I., *Histoire du Congo, des origines à nos jours*, Bruxelles, Kinshasa, Le Cri/ Editions Afrique, 2005, pp. 117-118.

[134] AUSTIN, G., « Développement économique et legs coloniaux en Afrique », in *International Development Policy*, n° 1, 2010, (http://poldev.revues.org/135 ; DOI : 10.4000/poldev.135), consulté le 14 octobre 2014, p. 3.

La mise en valeur économique du Congo était « *fonction du développement progressif de ses voies de communication* »[135]. C'est pour cette raison que George Moulaert dira : « *Les voies de communication doivent précéder ou accompagner la mise en valeur économique* »[136].

Il était superfétatoire d'imaginer une exploitation harmonieuse d'un aussi vaste territoire sans voies de communication convenables qui permettent un accès facile aux sites d'exploitation minière et agricole disséminés en son sein. Or, depuis la deuxième moitié du XIXe siècle (pour le Maniema) et la fin de la Première Guerre mondiale (pour le Kivu d'altitude), les potentialités économiques du Kivu-Maniema ne sont plus un secret pour les Belges. Cette région est devenue l'un des points de mire de l'administration coloniale dans le cadre de son grand projet de mise en valeur du Congo[137]. C'est pourquoi, le Kivu-Maniema est progressivement occupé par les sociétés concessionnaires qui y exploitent surtout les terres et les minerais. Plus tard sont arrivées les sociétés commerciales qui jouèrent un rôle de premier plan dans la croissance économique de cette région.

La « *ruée vers l'or et l'étain* » du Kivu-Maniema s'est heurtée à l'épineux problème de transport, particulièrement routier. A l'opposé de l'administration française qui, au Gabon, s'était appesantie sur la voie d'eau et la piste de latérite pour le déplacement des produits et des hommes[138], le roi Léopold II avait tenté de relier le Kivu au Maniema et au Katanga par le chemin de fer[139]. Malheureusement, à cause du relief escarpé, le projet fut abandonné après l'établissement de la ligne Kindu-Kongolo[140] qui connecta le Maniema au Katanga. Il en sera de même de la tentative

---

[135] FRÉDÉRIC, J. et GIELEN, G., « Les transports au Congo Belge et au Ruanda-Urundi », in *Encyclopédie du Congo Belge*, t. II, Bruxelles, Editions Bieleveld, 1951, p. 431.

[136] MOULAERT, G. cité par ANONYME, « Au Congo Belge : Le développement du système routier », in *Journal Métropole*, n° 21 du 22 août 1945, p. 18.

[137] Si le Maniema avait été parcouru à la fin du XIXe siècle par des géologues comme Jules Cornet (voir SYMETAIN, *Maniema. Le pays de l'étain,* Bruxelles, Editions L. Cuypers, 1953, 391 p.) et les prospecteurs de la Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands-Lacs africains (CFL) qui y décelèrent des potentialités minières énormes (or et étain principalement), c'est après la Première Guerre mondiale que l'attention de l'administration coloniale belge fut tournée vers le Kivu : les vétérans de la grande guerre et les touristes en vantaient les beautés naturelles et les hommes d'affaires avisés en appréciaient toutes les possibilités d'investissements. Voir Bukavu, Archives des Titres fonciers (ATF), *Dossier Cinyamuzige*, Domaine Ecuyer Jean Bormans.

[138] NDJAMBOU, L.E., « Les réseaux de transport terrestres au Gabon », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 241-242, Janvier-Juin 2008, p. 3, (http://com.revues.org/4112), consulté le 10 octobre 2014.

[139] Le souci constant du roi Léopold II était d'assurer le maximum d'accès du Katanga à la mer. C'est dans ce cadre que le chemin de fer Kindu-Kongolo fut ouvert en 1910. Il était aussi prévu dans le plan léopoldien initial d'ouvrir les régions périphériques du Congo soit au réseau navigable déjà mis en communication avec la mer grâce au chemin de fer du Congo, soit aux chemins de fer des colonies voisines. C'est pourquoi, dès l'achèvement du chemin de fer du Congo, le roi avait fait étudier le tracé reliant Stanleyville, terminus de la navigation sur le bief moyen, au lac Albert et au lac Tanganyika. Voir MINISTERE DES COLONIES, *Exposé de la question des chemins de fer*, Bruxelles, 1911, 216 p.

[140] Il s'est avéré que le chemin de fer était loin de résoudre le problème de transport au Kivu-Maniema. Le tronçon Kindu-Kongolo, aussi excentrique que le fleuve Congo, permet de relier Kindu au Katanga, mais pas aux hautes montagnes du Kivu. Sa bretelle de Kongolo-Kabalo-Albertville (Kalemie

du chemin de fer Kalundu-Bukavu stoppé net à Kamaniola au pied de l'escarpement de Ngomo en 1930[141].

Lorsque l'administration s'est tournée du côté des cours d'eau, l'espoir de connecter le Kivu au fleuve Congo fut également déçu. Aucun cours d'eau n'est navigable sur tout son parcours. Le seul bief navigable du fleuve Congo entre Ponthierville (Ubundu actuel) et Kindu occupe une position extrême par rapport à l'ensemble du Kivu-Maniema. Même cas pour les lacs Kivu, Tanganyika et Edouard dont le rôle comme voies de transport est limité du fait qu'ils sont situés aux frontières du pays et aux limites de la région. A ce titre, ces lacs ne peuvent pas intervenir dans le transport des produits de l'intérieur de la région vers les centres de consommation et de transit situés tous, eux aussi, aux frontières de l'Etat et aux limites de la région. Le projet d'exploitation de la voie d'eau s'est davantage compliqué quand on remarqua que les exutoires des lacs Kivu et Tanganyika connaissaient de sérieux problèmes : la Lukuga qui ouvre le lac Tanganyika au fleuve Congo était souvent confrontée au problème d'ensablement et ne pouvait pas assurer la navigation de gros engins. Quant à la Ruzizi qui relie les lacs Kivu et Tanganyika, elle est totalement obstruée dans les escarpements de Ngomo par des amas de rochers et de nombreux rapides.

Ainsi, quand bien même les voies d'eau et de fer seraient les mieux indiquées pour l'acheminement de gros tonnages, une solution devait être trouvée en faveur des centres situés loin de ces voies de communication. Il fallait se lancer dans la construction des routes, unique voie de communication capable de permettre une mise en valeur efficiente de l'ensemble du Kivu-Maniema.

Du point de vue économique, les routes sont conçues comme des « fedeer-line »[142] ayant la mission principale est de faire communiquer les gisements miniers et les centres agricoles de l'intérieur aux réseaux ferrés et fluviaux.

Par ailleurs, tirant les leçons de la Première Guerre mondiale où la Force Publique avait éprouvé d'énormes difficultés de transport pour atteindre les zones opérationnelles[143], l'administration coloniale avait senti la nécessité de posséder, le plus rapidement, des routes carrossables pouvant permettre de joindre tous les coins

---

actuel) s'arrête plus loin dans le Katanga et nécessite des ruptures de charge lorsqu'on va au Kivu d'altitude. La ligne Uvira-Kamaniola construite par la CEFAKI dans les années 1930 n'avait pas atteint Costermansville et le lac Kivu, son objectif ultime à cause des escarpements de Ngomo.

[141] Cette ligne de chemin de fer arrêtée à Kamaniola a été opérationnelle de 1931 à 1954.

[142] BLANCHART et al., *Le rail au Congo Belge 1920-1945,* t. II, Bruxelles, G. Blanchart & Cie, 1990, p. 58 ; NEMB, P.S. *op. cit*., p. 44.

[143] Les soldats de la Force publique ont parcouru de longues distances à pied et difficilement depuis le Kivu jusque dans l'Est allemand. Beaucoup de livres ont été écrits sur la Force publique. Mais pour la compagne africaine, voir notamment VANDERSTRAETEN, L.-F., *De la Force publique à l'Armée nationale congolaise : histoire d'une mutinerie, juillet 1960*, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1993, 613 p. ; MONGUYA MBENGE, D., *Histoire secrète du Zaïre. L'autopsie de la barbarie au service du monde*, Bruxelles, Editions de l'Espérance, 1977, 277 p. ; AMISI BIN MUBANGU, *République Démocratique du Congo, 1960-2010, De l'ANC aux FARDC*, Ed. du Pangolin, 2010.La première partie brosse l'histoire de la Force publique depuis ses origines.

du Congo en un temps record. Ainsi, tant du point de vue économique que sécuritaire, le souci de posséder des routes praticables en toutes saisons était devenu une priorité dont l'exécution ne savait plus être renvoyée sine die.

Or, à sa création en 1933, la situation de la Province de Costermansville en matière d'infrastructures routières n'était pas reluisante. C'est pourquoi, le Gouverneur général Auguste Tilkens écrivait ce qui suit au Ministre des Colonies : « *Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour rappeler les grandes lignes du programme de mise en valeur de la Province de Costermansville. La région du Kivu-Maniema ne disposait, jusqu'en ces derniers mois, que de deux grands axes de communication Nord-Sud ; à savoir le fleuve et la dorsale des Grands Lacs.*

Indépendamment de toute question de « réorganisation administrative », la mise en valeur du MANIEMA implique la construction de routes d'évacuation vers le fleuve et venant se greffer sur la voie nationale. Le programme adopté réalisera ces desiderata. De plus, chacun des deux districts sera traversé de part en part, par une voie de communication principale reliant le chef-lieu de la Province au fleuve. [...]. *Equipée comme ci-dessus, la nouvelle province de COSTERMANSVILLE se développera harmonieusement d'après les principes admis et qui consistent à répartir la main-d'œuvre de manière à satisfaire les besoins miniers ainsi que le ravitaillement des travailleurs et des populations et à affecter* ***<u>le reliquat</u>*** *aux cultures d'exportation* »[144]. (Sic)

La mise en valeur et le désenclavement du Kivu-Maniema étaient donc intimement liés à la création des voies de communication adaptées à la région. Et pour, le cas d'espèce, c'était indiscutablement la route.

3. Introduire et consolider la civilisation occidentale

L'ancrage de la civilisation occidentale est un pan de la mise en valeur du territoire occupé. En effet, pour les responsables coloniaux, il était impérieux que les Congolais soient libérés de l'emprise de la coutume et des traditions ancêtrales pour adopter, par imposition et progressivement bien sûr, le mode de vie des Belges. Cela assurerait leur promotion socio-économique.

Pour maintenir le qualificatif cosmétique de *colonie modèle*[145], les autorités coloniales belges savaient qu'au-delà de la mise en valeur économique, il fallait également « *apporter la civilisation à l'indigène et la réaliser mieux qu'ailleurs en Afrique* »[146]. « *Civiliser* » consistait, selon la mentalité de l'époque, à éliminer des sociétés congolaises tout ce qui paraissait inadmissible (le cannibalisme, les coutumes considérées comme barbares). Ensuite, à « *délivrer les Congolais de leur misère morale et*

---

144 Bruxelles, Min.AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.788, Lettre du Gouverneur Général A. Tilkens au Ministre des Colonies, Léopoldville, le 3 juillet 1934. Des mots mis en évidence le sont dans le texte original.

145 LAURO, A., « Maintenir l'ordre dans la colonie-modèle Notes sur les désordres urbains et la police des frontières raciales au Congo Belge », in *Crime, Histoire & Sociétés*, vol. 5, n° 2, 2011, p. 98.

146 NDAYWEL, E'NZIEM, I., *op.cit.*, Le Cri/Editions d'Afrique, 2005, p. 145.

des infâmes pratiques matrimoniales qui avilissent leurs femmes »[147]. Puis, à s'attacher à l'amélioration des conditions morales et matérielles des indigènes[148], et enfin, à contribuer au développement intellectuel, spirituel, sanitaire et moral[149]. Pierre Ryckmans[150] apporte à cette énumération, une précision : « *Servir l'Afrique, c'est la civiliser. Pas seulement faire naître des besoins nouveaux et fournir le moyen de les satisfaire ; pas seulement exploiter, pas seulement enrichir ; mais rendre les gens meilleurs, plus heureux, plus hommes* »[151].

La tâche de « *civiliser* » les Noirs fut confiée aux « *missions nationales* » suivant les termes du Concordat signé en 1906 entre Léopold II et le Saint-Siège[152]. Grâce à cette convention, « *les missionnaires s'étaient mués en bâtisseurs de type « moyenâgeux », étaient devenus maraîchers, s'étaient lancés dans l'élevage, avaient appris à soigner les rejetés, alphabétisaient les illettrés et prêchaient l'évangile, uniquement soutenus par la conviction que Dieu leur accordera sa récompense dans l'autre vie* »[153]. Ils furent ainsi le fer de lance d'une acculturation en profondeur à travers l'école et la conversion à la foi chrétienne qui supposait l'adhésion à des valeurs occidentales touchant le fondement même de la société africaine, comme, par exemple, la monogamie[154].

Pour atteindre toute la population et faire en sorte que la civilisation occidentale pénètre l'âme africaine, il fallait des voies de communication. D'autant plus que l'Ingénieur L. Van Leeuw considère la civilisation et la colonisation comme des filles jumelles indissociables soumises à la tutelle des voies de communication. Il note : « *Nul n'ignore que la question des voies de transport domine tout le problème de civilisation et de colonisation. Sans voie de transport, il n'est pas possible d'atteindre efficacement les populations et tout effort de civilisation est voué à l'échec. Sans contact avec le Blanc, le Noir, comme tout être humain d'ailleurs, retournera rapidement à ses anciennes coutumes dès qu'il est abandonné à lui-même, dès qu'il ne se sent plus sous l'œil du maître. Il*

---

147 LAURO, A., « Les logiques morales de la situation (post)coloniale », in *Politique*, revue de débats, n° 65, juin 2010, Le Congo dans nos têtes, ((http://politique.eu.org/spip.php?article1116), consulté le 9 décembre 2014.

148 STENGERS, J., *op.cit.*, p. 202.

149 NDAYWEL, E'NZIEM, I., *op.cit.*, Le Cri/Editions d'Afrique, 2005, p. 145.

150 Comte Pierre-Maria-Joseph Ryckmans est né à Anvers le 26 novembre 1891 et est mort à Bruxelles le 18 février 1959. Après avoir décroché son doctorat en droit, il sert dans l'armée coloniale au Cameroun et à Mahenge en 1915. A la fin de la guerre, il commence une carrière élogieuse dans l'administration territoriale du Congo belge. Il quitte la colonie en 1928 avec le grade de commissaire général et retourne donner cours à l'Université de Louvain. En 1934, il est nommé Gouverneur Général du Congo belge et du Ruanda-Urundi, fonction qu'il occupe jusqu'en 1946. « Ryckmans, Pierre », in DELZENNE, Y.W. et HOUYOUX, J. (dir.), *Le Nouveau dictionnaire des Belges*, t. 2, Bruxelles, 1998, pp. 205-206) ; GILLE, A. et VAN DEN ABELLE, M., « Ryckmans (comte ….) », in *Biographie belge d'Outre-mer*, t. 7A, Bruxelles, ARSOM, 1973, cols. 415-426.

151 RYCKMANS, P., *Dominer pour servir*, Dewit, Bruxelles, 1931, p. 44.

152 GONDOLA CH-D., « Le culte du cowboy et les figures du masculin à Kinshasa dans les années 1950 », *Cahiers d'études africaines* vol. 1, n° 209-210, p. 175, (www.cairn.info/revue-cahiers-d-etudes-africaines-2013-1-page-173.htm), p. 175, consulté le 10 octobre 2014.

153 MASSOZ, M., *Le Congo des Belges (1908-1960)*, Liège, s.e. 1994, p. 224.

154 BRAECKMAN, C. et al., *Congo-Zaïre : La colonisation - l'indépendance, - le régime Mobutu – et demain ?*, Bruxelles, GRIP, 1990, 166 p, p. 27.

faut donc avoir des routes qui permettent au colonisateur de se rapprocher du colonisé là où il est afin de le maintenir dans la situation de civilisé. D'ailleurs, la plus grande civilisation dans tous les pays du monde et à travers l'histoire, se constate toujours sur la côte ou le long des grandes artères de communication »[155].

En effet, sans voie de communication, pas de contacts entre les peuples et donc pas d'échange. Les routes, comme les autres modes de transport, entraînent l'établissement des contacts entre différents milieux qu'elles raccordent, garantissent par le fait même le développement des échanges commerciaux et occasionnent le brassage des peuples. Et le trafic qu'elles génèrent permet un accès aisé aux objets et principes de la nouvelle culture. A ce titre, elles ont apporté leur contribution à la révolution des us, coutumes et mentalités dans les milieux connectés.

Cependant, le réseau routier établi par le colonisateur ne visait ni le développement économique de la région, ni la promotion sociale des autochtones. Son but primordial était le déplacement de la production économique du Kivu-Maniema vers les marchés extérieurs à la région et au Congo. P. Schebesta corrobore cette affirmation quand il écrit : « *La colonisation humanitaire, qui ne s'attache pas à la valorisation du domaine colonial au profit de l'économie nationale, n'existe nulle part, car aucun Etat n'est assez oublieux de ses intérêts pour sacrifier hommes et argent par pure « indigénophilie ». La colonisation n'est jamais et, nulle part, d'un désintéressement complet. Souvent même la recherche des avantages économiques a été son unique but* »[156].

D'ailleurs, la visite du roi Albert et de la reine Elisabeth au Congo en 1928 poursuivait un double objectif : attirer les projecteurs sur le potentiel économique de la colonie, mais aussi sur ses réalisations techniques ou civilisatrices[157].

4. Lutter contre le portage humain

Pendant de longues années, le transport à dos d'homme a constitué le moyen de transport généralisé dans les sociétés africaines. Avant 1918, les Français ont eu recours au portage pour transporter les biens et les personnes dans leurs colonies[158].

A leur arrivée au Congo, les agents coloniaux ont recouru non seulement aux pistes tracées par les Arabo-Swahili, mais aussi au moyen de transport employé par eux, à savoir le portage humain[159]. L'Etat Indépendant du Congo en a même assuré l'organisation par le décret du 23 mai 1889[160].

---

[155] VAN LEEUW, L., « La question des Transports au Congo, conférence donnée le 27 octobre 1925 à la Société d'Economie Sociale », in *Bulletin de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Bruxelles, Imprimerie Robert Louis, 1926, pp. 33-34.

[156] SCHEBESTA, P., « Blancs et Noirs au Congo belge », in *Congo*, Extrait de mars 1934, p. 2.

[157] CORNET, A. et GILLET, F., « Regards croisés sur le voyage d'Albert et Elisabeth au Congo », in KESTELOOT, Ch. (dir.), *Albert et Elisabeth, le film de la vie d'un couple royal*, Bruxelles, Editions Mardaga, 2014, p. 110.

[158] LIBBIE, F., *art. cit.*, p. 212.

[159] Le portage est un travail obligatoire défini par l'article 2 de la Convention de la SDN du 28 juin 1930 comme « *Tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel*

A l'instar du Cameroun[161], on a observé au Congo que le portage était un « *véritable « enfer », une calamité qui s'abattait sur le pays car il devenait synonyme de la mort. En l'absence de la route et de la bête de somme, tout était soumis au portage : l'Européen lui-même[162], ses effets, les marchandises et les produits qu'il importait (pièces d'embarcation, d'artillerie ou de maison préfabriquée) ainsi que ceux qu'il exportait (ivoire, grume, etc.)* »[163]. Stanley signale la présence de femmes dans l'armée de porteurs[164].

Dans la région du Kivu-Maniema, la tradition orale insiste sur la mort en cours de route des porteurs, conséquence de la faim et de l'épuisement[165]. En plus, le système de relais ne fonctionnait pas toujours bien. Les porteurs partis de loin avec des charges continuaient leur chemin au-delà du terminus de leur trajectoire parce que l'équipe de relais n'était pas au rendez-vous[166]. Ainsi, ployant sous de lourdes charges, sur le double ou le triple de la distance à parcourir annoncée au départ, beaucoup de porteurs rendaient l'âme au grand dam des collègues médusés attendant leur tour.

Auguste Maurel, sous le pseudonyme de Marcel Merlier, a trouvé des mots justes pour décrire la condition de quasi esclavage dans laquelle les porteurs étaient soumis depuis leur recrutement jusque sur les pistes de portage : « *L'après-voie battue*

---

ledit individu ne s'était pas offert de plein gré ». MULAMBU MV., « Cultures obligatoires et colonisation dans l'ex-Congo belge », in *Les Cahiers du CEDAF*, n° 6-7, 1974, p. 87. Notons que le portage à dos d'homme est l'un des moyens de transport le plus rudimentaire et le plus ancien utilisé chez de nombreux peuples, partout au monde. En Afrique, les hommes portent de cette manière les moyens de subsistance et de commerce, les armes, les objets et les personnalités de prestige. Les pistes de portage sillonnent le continent. Les Européens les utilisent à leur tour. Déjà à partir de 1890 jusqu'aux années 1920 (voire les années 1940 pour le cas du Kivu-Maniema), faute de véhicule à roue et de bêtes de somme, chaque village fournit aux autorités coloniales son quota d'hommes destinés à porter les marchandises que les Européens importaient (pièces d'embarcation, d'artillerie, etc.) et les produits qu'ils exportaient (ivoire, grumes, caoutchouc, etc.). Le développement des transports (fluviaux, terrestres et aériens) permet de diminuer progressivement le portage sur les longues distances. Tiré du glossaire de VAN SCHUYLENBERGH, P. (dir.), *Congo : colonisation/décolonisation : L'histoire par les documents*, Tervuren, MRAC Education et culture, 2012, p. 98.

[160] HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier au Congo », *art. cit.*, pp. 298-299. Ndaywel note qu'à cause de l'abandon des villages situés le long des sentiers et des cours d'eau pour se soustraire au portage, l'Etat colonial avait fait du portage une imposition. Jusqu'aux années 1920, chaque village dut fournir son quota d'hommes valides pour le portage. NDAYWEL, E'NZIEM, I., *op.cit.*, Le Cri/ Editions Afrique, 2005, p. 124.

[161] NEMB, P.S., *op. cit.*, p. 45.

[162] DE MAERE D'AERTRYCKE, A., « Quand la territoriale parcourait la brousse », in *Mémoires du Congo*, n° 22, Juin 2012, p. 17, (http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_22.pdf), consulté le 16 octobre 2014.

[163] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *op.cit.*, Le Cri/ Editions Afrique, 2005, p. 124.

[164] LEDUC-GRIMALDI, M., "« *This way* ! ». Aperçu des apports africains aux expéditions européennes du XIX[e] siècle. Porteurs, éclaireurs et interprètes », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al. (dir.), *op.cit.*, p. 97.

[165] Informations reçues des témoins JABE BOYA, 91 ans, paysan, interviewé à Runingu, le 8 juin 2013 ; SHONGO OKITOKONDA A., 83 ans, ancien mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 23 mars 2010 et SIFA KANYARENGWE, 90 ans, épouse d'un cantonnier sur la route Rutshuru-Lubero, interviewée à Kiwanja, 12 juin 2012 ; WASSO KYABISOKE Antoinette, 90 ans, paysanne, interviewée à Bukavu, le 19 février 2010.

[166] NDJOKA, Marie, 85 ans, interviewée à Liège (Belgique), le 18 octobre 2014.

à l'infini par les pieds nus des porteurs, durcie comme une aire [...] *incessamment, nous rencontrons ces porteurs isolés, ou en file indienne, noirs, misérables, pour tout vêtements ceinturés d'un pagne horriblement crasseux, têtes crépues et nues, supportant la charge, caisse, ballot, pointe d'ivoire, panier bourré de caoutchouc, baril, la plupart chétif, cédant sous le faix multiplié par la lassitude et l'insuffisance de la nourriture, faits d'une poignée de riz et d'infect poisson sec, pitoyables cariatides ambulantes* [...] *organisée en système de transport humain, réquisitionnés par l'Etat armés de sa force publique irrésistible, livrés par les chefs dont ils sont les esclaves et qui raflent leurs salaires*, [...] *crevant au long de la route ou, la route finie, allant crever de surmenage dans leurs villages* »[167].

Voici un témoigne sur le portage en territoire de Kibombo au Maniema : « *Dans notre village de Katako*, raconte Marie Ndjoka, *mon père racontait que les jeunes gens âgés de 17 à 30 ans étaient les plus recherchés pour être porteurs. On les ramassait le matin à la sortie des cases. Ils transportaient de lourds fardeaux jusqu'à Kasongo où se trouvaient les chefs de District. Beaucoup sont partis et ne sont jamais revenus. Il parlait de Jean Shimba, unique fils d'André Shinga, un garçon très dynamique. Il était marié à la fille d'un notable du village. Il était obligé de transporter l'administrateur en « tipoy[168]» jusqu'à Tshofa vers Kabinda. Il semble qu'il avait failli faire tomber le « Muzungu[169] », a reçu beaucoup de fouets et a fini par mourir. Sa femme ne s'est plus remariée. Moi, j'ai connu sa femme. Mes frères avaient choisi d'aller habiter loin en forêt pour échapper au portage. Quand les agents de l'Etat venaient, on disait qu'ils étaient partis pour Kindu. Ceux qui revenaient du portage avaient une santé précaire. Papa racontait que le jour du retour de Jean Lomola, c'était un grand deuil au village parce qu'il était très maigre. Il disait qu'on ne leur donnait pas suffisamment à manger, la charge était très lourde et parfois, on leur interdisait de se reposer pendant la journée* »[170].

Pour se prémunir contre la fatigue et la faim, les porteurs expérimentés, particulièrement les Wazimba du Maniema, se sont organisés. Ils se munissaient de provisions et prenaient, avec eux, leurs fils adolescents[171]. Ceux-ci portaient les provisions, tandis que les parents avaient sur la tête des charges en guise d'impôt en

---

[167] MERLIER, M., *Le Congo, de la colonisation belge à l'indépendance*, Maspero, Paris, 1982, p. 29. Voir aussi le témoignage du Sénateur belge Edmond Picard dans PICARD, E., *En Congolie*, Bruxelles, Paul Lacomblez, 1896, cité par HOCHSCHILD, A., *Les Fantômes du roi Léopold. La terreur coloniale dans l'Etat du Congo 1884-1908*, Paris, Coll. Texto, Editions Tallandier, 2007, p. 205. En 1925, Le Price Eugène de Ligne arrive au Kivu. Il est transporté par « tipoy » et laisse un témoigne sur le portage dans PRINCE DE LIGNE, E., *Africa ou l'évolution d'un continent vu des volcans du Kivu*, Bruxelles, Librairie Générale, 1961, pp. 89-90.

[168] Tipoy ou tipoye est une chaise à porteurs africaine.

[169] Muzungu, mot de langue swahili qui signifie Personne de race blanche.

[170] NDJOKA Marie, 85 ans, interviewée à Liège (Belgique), le 18 octobre 2014.

[171] Au sujet des adolescents recrutés comme porteurs, P. Omer écrit en 1947 : « *Nous avons vu, il y a peu de temps, des fillettes de 12 à 15 ans utilisées comme portefaix, pour transporter sur route des sacs de 50 kg. Employeur : l'Etat* ». OMER, P., « Panorama social du Congo belge », in *Les cahiers socialistes*, n° 16-17, Spécial Congo, 1947, p. 28.

travail. En dépit de ces précautions, à l'aller comme au retour, le nombre de décès était important[172].

Le malheur des porteurs ne pouvait pas laisser indifférent. Le 8 août 1904, Mgr Roelens écrit au roi Léopold II pour dénoncer les divers abus commis sur les populations astreintes au portage. Il s'exprimait en ces termes : « *Je viens de parcourir la route des caravanes qui relie Kasongo au Tanganika et j'ai été douloureusement impressionné par le triste sort des nombreux porteurs noirs employés au transport des ravitaillements à destination du Kivu et du Tanganika. Annuellement 15.000 charges passent par cette voie. La population du pays étant peu dense, les corvées de portage pèsent lourdement sur elle. Ils n'ont pas de ravitaillement suffisant nécessaire ni de gîtes d'étapes pour le repos.* [....]. *La conséquence de cet état de choses est que les pauvres porteurs meurent d'inanition, de faim et d'épuisement sur le chemin. La route est jalonnée de cadavres de ces malheureux ; sur chaque caravane il y a cinq pour cent de mortalité sur la route même, sans compter ceux qui vont mourir chez eux ou qui restent impotents pour le reste de leurs jours. On m'a cité le cas d'une caravane de 600 porteurs dont 72 ne sont pas revenus* »[173].

Véritable constat funeste fait sur le terrain. S'abstenant d'incriminer les agents coloniaux, le prélat implore l'intervention du souverain afin de prendre des mesures nécessaires pour mettre fin à la misère des pauvres porteurs. Il parachève sa demande en prévenant : « *Car si la triste condition de ces porteurs noirs était connue, elle fournirait un thème magnifique aux détracteurs de l'Etat. Ici ce ne serait ni par des inventions malveillantes, ni par des calomnies qu'on attaquerait, mais par des faits réels et indéniables* »[174].

Le problème fut ainsi posé et, très rapidement, un train de mesures fut arrêté pour abandonner ou tout au moins réduire progressivement le portage[175]. Dès lors, l'Eglise catholique fera de l'éradication du portage son cheval de bataille. Malheureusement, ni le contexte politique et économique de la fin de l'Etat Indépendant du Congo, ni la vision du politique n'autorisaient un quelconque abandon de ce moyen de transport jugé disponible et moins onéreux. C'est ce qui explique peut-être la réponse de Léopold II à Mgr Roelens : « *La question dont m'entretient Votre Grandeur préoccupe depuis longtemps et à juste titre mon Gouvernement ; Votre Grandeur se rendra compte par la note ci-jointe, des mesures d'ordre divers que nous avons prises pour nous efforcer de soulager autant que possible les populations de la Province Orientale de cette terrible charge du portage, dont on ne peut*

---

172 KIMENA, K. K., *Le Manyema sous la colonisation belge : la mise en valeur économique et l'évolution socio-politique (1885-1929)*, 3 Tomes, Thèse de doctorat en Histoire, inédite, Université Aix-en-Provence, novembre 1984, p. 392.

173 Bruxelles, Min. AE, A.A., *Missions*, portefeuille (572)59, Lettre de Mgr. Roelens au roi Léopold II, 8 août 1904.

174 Idem.

175 L'Administration de l'Etat Indépendant du Congo faisant encore face aux critiques acerbes d'Edmond Morel et des autres personnes qui parlaient des exactions des Noirs par le régime léopoldien, se refusa d'ajouter d'autres témoignages à ce lourd dossier qui éclaboussait le roi Léopold II.

actuellement les exonérer complètement sans compromettre le service des ravitaillements indispensables à la subsistance des agents européens. Les projets de l'Etat du Congo pour la création de voies ferrées permettent l'espoir que, dans les régions orientales, le portage est appelé à disparaître avec le temps, comme il s'est déjà trouvé supprimé en d'autres parties de nos territoires »[176].

La réaction du roi Léopold II est claire et compréhensible. Il n'y avait pas de solution définitive dans l'immédiat au portage, mais elle pouvait être trouvée avec le temps d'autant plus que le gouvernement était saisi de la question. Un autre fait important, c'est que le roi était convaincu que la solution au portage était l'érection d'un réseau de transport de gros tonnages. C'est pourquoi, son plan de transport portera sur le chemin de fer. Malheureusement, on s'apercevra, avec la mise en service de la ligne de chemin de fer Kindu-Kongolo, que cette voie n'était pas susceptible de résoudre la question du portage. Du reste, si la diminution du portage était nette dans certaines provinces, sa progression était encore observée dans les Districts du Kivu et du Maniema.

Forts de la vision de Léopold II et de ce qui se faisait déjà au Katanga et dans les Uélé, les agents coloniaux installés au Kivu et au Maniema ne cessaient de réclamer, dès 1919, des routes carrossables, le matériel de transport et l'outillage agricole[177]. A travers cette requête, ils ne voyaient pas seulement l'augmentation de la production. Dans leur viseur se trouvait aussi, et en bonne place, le souci que « *la main-d'œuvre autochtone mobilisée par le portage soit rendue disponible aux entreprises coloniales* »[178]. A ce propos, Monsieur Lamborelle, Administrateur de Territoire de Shabunda note : « *Les travaux routiers de la MGL avancent fortement, on peut espérer que pour la fin 1932, le portage sera supprimé dans cette chefferie* »[179].

En contrepartie de la suppression du portage, les coloniaux exigent la construction des routes et la mise en service du transport automobile car « *La création des routes et pistes carrossables contribuera à réduire le portage des marchandises dans une large mesure* »[180]. Mais pour le Comité Permanent de coordination des transports au Congo belge, « *l'usage du portage était décourageant parce qu'il était loin d'être rentable en termes d'économie de temps, d'énergie et d'argent. En effet, une tonne de produits, de marchandises ou de matériel à transporter par portage, se décompose en 40 charges de 25 Kg ; l'étape moyenne journalière étant de 25 Km, il faut théoriquement 100/25 x 40 journées de portage pour lui faire franchir 100 Km. En réalité, les porteurs réquisitionnés dans leurs villages effectuaient parfois plusieurs journées de marche avant de prendre la charge et*

---

[176] Bruxelles, Min. AE, A.A., *Missions*, portefeuille (572)59, réponse du Roi Léopold II à Mgr Roelens, 17 novembre 1904.
[177] KIMENA K.K., *op.cit*., p. 737.
[178] *Ibid.*
[179] Bukavu, Archives de la Division Provinciale de l'Intérieur (ADPI), *AIMO*, Copie du Registre des renseignements politiques du Territoire de Shabunda intéressant la chefferie des Wamuzimu, p. 24 et ss.
[180] Rapp. Ch. 1932, p. 4.

perdaient un nombre supérieur de journées pour retourner chez eux, leur travail terminé. Il ne semble donc pas exagéré de croire qu'un porteur effectuant quatre journées de portage effectif et franchissant 100 Km, restait éloigné de son milieu familial pendant une dizaine de jours. Une seule tonne transportée sur 100 Km imposait donc au total 400 journées d'absence aux indigènes, ce qui était excessif »[181].

En définitive, le portage, en imposant un effort excessif aux populations congolaises et en s'attaquant aux éléments les plus forts de la société, avait profondément désorganisé les communautés villageoises[182]. Ce sont ces inconvénients qui ont poussé l'autorité coloniale et ses associés à se jeter, entre autres, dans la bataille pour la construction des routes afin de débarrasser le Congo en général et le Kivu-Maniema en particulier de ce « fléau ».

D'ailleurs dans les années 1920-1930, une certaine opinion pense que l'Afrique noire est prédisposée à accueillir la route et l'automobile plus que toute autre voie et tout autre moyen de transport : « *L'Afrique, en dehors des régions de forêts et de marécages, se prête à l'auto, et par son relief, et par sa végétation, et par son climat. Ses hauts plateaux massifs et plans, aux douces ondulations monotones se poursuivant sur des centaines de kilomètres, ses savanes et sa forêt claire semblaient attendre l'automobile : lors de la saison sèche, sous le soleil implacable qui transforme toute terre en macadam, qui pompe les mares et vide les rivières, tout «track» dans la brousse devient une piste, et tout étranglement de fleuve, un gué aisément franchissable*»[183].

Cette conviction encourage la construction des routes et l'usage de l'automobile au Kivu-Maniema dont la situation géomorphologique n'est pas adaptée à la construction des lignes de chemin de fer.

5. Combattre les maladies

Dès l'arrivée des Européens, le Congo connait une dépopulation causée par des maladies (la variole et la trypanosomiase). Certaines régions sont littéralement vidées par la maladie du sommeil[184]. Pour lutter contre les maladies qui infectent certains territoires du Kivu-Maniema, les routes sont construites dans cette région.

En effet, à partir des années 1910, si tous les territoires du Kivu-Maniema sont frappés par de nombreuses affections[185], ceux de Kasongo, Kabambare, Kindu, Pangi, Kibombo, Beni, Lubero, Rutshuru, Uvira et Fizi sont particulièrement ravagés par la

---

[181] COMITÉ PERMANENT DE COORDINATION DES TRANSPORTS AU CONGO BELGE, *op.cit.*, p. 35.

[182] WEULERSSE, J., « L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale », In *Annales de Géographie*, 1931, t. 40, n°227, p. 556, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1931_num_40_227_1110), consulté le 18 décembre 2012.

[183] *Ibid*.

[184] STENGERS, J., *op.cit.*, p. 204.

[185] Il s'agit de la peste, du pian, de la lèpre, de la tuberculose, de la peste, du paludisme, de la variole, de la dysenterie, des maladies vénériennes, ... et surtout de la trypanosomiase.

trypanosomiase qu'on considère, à cette époque, comme la plus virulente des endémies de la région.

Les administrateurs des territoires de Kasongo et de Kibombo ont laissé une correspondance épistolaire très fournie dans laquelle ils exigeaient l'établissement rapide des routes dans leurs entités pour faciliter la mobilité des équipes médicales commises au dépistage et à l'administration des soins préventifs et curatifs contre la trypanosomiase.

« *Il faut des routes*, écrit l'Administrateur du territoire de Kibombo, *parce que, comme vous le savez, Kibombo est un centre d'une importante mission médicale contre la maladie du sommeil. L'action de la mission est paralysée par le manque de voies de communication entre les différentes chefferies. C'est ainsi qu'il est impossible d'établir des circuits sur lesquels le personnel médical pourrait se déplacer aisément ; son rendement est faible et son action peu énergique et efficace parce que les voyages d'inspection du médecin sont forcément liés à l'obligation d'emprunter le chemin de fer et de se déplacer à pied le long des pistes carrossables existantes. Cela prenait énormément de temps et causait beaucoup de perte de vies humaines que l'on aurait pu sauver si le médecin pouvait se déplacer plus vite et atteindre tous les coins du territoire. L'établissement de pistes pour voyageurs entre Lueki et Kibombo et entre Kibombo et Likeri permettrait le contrôle permanent et efficace des centres d'injection. Le Territoire de Kibombo compte encore 2.055 indigènes 'trypanosés' recensés* »[186].

Ce plaidoyer de l'Administrateur de Territoire est vite entendu. Le Gouverneur Général Pierre Ryckmans autorise l'installation de deux grands centres de dépistage et de traitement de la maladie du sommeil à Kasongo et à Kibombo[187]. De plus, le 31 mars 1936, la construction des routes pour voyageurs Lueki-Kibombo et Kibombo-Likeri est entamée[188].

La mise en place de ces tronçons routiers dont les travaux s'achèvent en 1937 permet de mener une lutte frontale contre la trypanosomiase. Grâce aux routes, le médecin du territoire envoie ses agents parcourir les villages pour administrer des injections aux patients. Une fois par semaine, il va en itinérance sur son vélo et plus tard sur sa moto pour visiter les malades et faire le dépistage de la maladie.

Ces actions réussissent à assainir les centres de Kasongo (Chef-lieu du District du Maniema jusqu'en 1949), de Kibombo et les villages agglomérés situés sur les axes routiers.

6. Combler le retard en matière d'infrastructures routières

En 1918, le Ministre des Colonies Jules Renkin reconnait le retard du Congo belge en matière d'infrastructures. Il déclare dans son rapport de mars 1918 au roi

---

[186] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Lettre du Commissaire de District du Maniema au Gouverneur Général, Kasongo le 26 février 1936.
[187] Bruxelles, Min. AE, A.A., *R.A/CB.*, portefeuille (126)2, Rapport du Service de l'hygiène.
[188] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Route en territoire de Kibombo.

Albert 1er : «*Les transports par terre exigent l'amélioration des routes et du portage. On a dit souvent, et avec raison, que certaines colonies voisines du Congo Belge, tels que l'Est Africain Allemand et l'Uganda, avaient de meilleures routes que notre Colonie. Cela est exact. La différence tient à ce que ces colonies imposent directement ou indirectement la construction des routes aux chefferies et que notre législation s'en est abstenue, par souci de liberté de l'indigène* »[189].

Malgré tout, avant 1921, il n'y a pas au Congo belge, de politique claire, précise et concertée en matière de construction des routes. La route n'a pas grande importance aux yeux des responsables coloniaux qui, préoccupés par l'exploitation et le transport des minerais du Katanga vers le port de Matadi, ont clairement jeté leur dévolu sur le chemin de fer[190].

Pour le Kivu-Maniema, la question à l'ordre du jour est de relier les biefs navigables du fleuve Congo par des tronçons de voie ferrée afin d'ouvrir la voie du Katanga et ainsi approvisionner ses deux Districts en denrées alimentaires dont ils ont besoin.

Cette manière d'agir explique combien, à cette époque, le réseau routier de l'ensemble de la colonie est très limité même s'il apparait plus étoffé au Katanga, à cause de la primauté accordée à cette province, et en Province Orientale où on construit les premières routes minières et cotonnières du Congo. Au total, on compte vers la fin des années 1910, 259 km de routes utilisables par des véhicules automobiles et 8.800 km de pistes de portage au Congo[191].

La politique qui consiste à reléguer la route à l'arrière-plan est due, selon A. Huybrechts, «[…] *d'une part, au fait que les pouvoirs publics veillaient par priorité à établir les voies ferrées et, d'autre part, au fait que le transport routier se heurtait soit à l'absence d'animaux de trait, soit à la cherté du transport automobile résultant du prix élevé du carburant, de l'irrégularité des approvisionnements en pièces de rechange, des difficultés de l'entretien et de la pénurie de personnel conducteur et d'atelier* »[192].

Comme les obstacles sont loin d'être surmontés en 1919 et qu'il faut à tout prix ouvrir le Kivu et le Maniema au monde extérieur, l'administration coloniale fut obligée de construire un réseau routier adéquat et ce, à l'avènement de Louis Franck[193] à la tête du Ministère des Colonies.

En effet, dès qu'il accède au gouvernement, Louis Franck effectue la traversée de l'Afrique, de l'océan Indien à l'océan Atlantique, durant neuf mois[194]. Ensuite, il visite l'Afrique du Sud, la Rhodésie et le Congo du Katanga à Boma. Pendant ce

---

189 VANTHEMSCHE, G., *Le Congo belge pendant Première Guerre mondiale. Les rapports du ministre des Colonies Jules Renkin au roi Albert Ier 1914-1918*, Commission royale d'histoire, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 2009, 240 p., p. 188.

190 Bruxelles, Min. AE, *A.A.*, T.P., portefeuille 990, Plan léopoldien des transports cité par Dangotte, M. E., Organisation des transports au Congo Belge.

191 HUYBRECHTS, A., *art. cit.*, p. 284.

192 *Ibid*.

193 VAN DER KERKEN, G., « Louis Franck (28 novembre 1868-31 décembre 1937) », in *Bulletin des séances de l'Institut Royal Colonial Belge*, n° 1, X, 1939, p. 35.

194 VAN DER KERKEN, G., *art. cit.*, p. 37.

voyage, il a l'occasion d'étudier en profondeur les problèmes coloniaux tels qu'ils se posaient effectivement en Afrique orientale britannique et au Congo belge. Il s'imprègne alors des réalités du terrain, de l'expérience des Britanniques, de ce qui était déjà réalisé au Congo et de ce qui restait à faire. C'est ainsi que, dès son retour en Belgique et après avoir reçu les rapports sur l'administration économique des différentes entités, le Ministre Louis Franck constate, non sans amertume, que le Congo était en retard de plusieurs années sur les colonies britanniques en ce qui concerne les infrastructures de transport.

Pour cela, Louis Franck décrète une politique mettant les grands travaux au premier plan et obtient du Parlement le vote de la loi du 21 août 1921 ouvrant au Congo les crédits nécessaires à l'exécution du premier programme décennal d'équipement public, consacré en majeure partie aux transports[195]. Dans ce programme en onze points, le dixième est consacré à la construction du réseau routier et à son armement en moyens de transport mécanique[196].

Le Kivu et le Maniema, encore Districts de la Province Orientale, y trouvent leur compte avec l'ouverture des premières routes carrossables et l'amorce d'une circulation automobile progressivement accrue. C'est en réalité, le point de départ de la construction d'un réseau routier digne de ce nom dans ces entités administratives, comme du reste, dans toute la colonie du Congo.

Louis Franck a bénéficié du courage d'Adolphe de Meulemeester[197], Gouverneur de la Province Orientale, qui fut le véritable artisan de la route au Kivu-Maniema. Ce potentat, dénommé « *homme de la route* »[198], a mis, dès 1923, de nombreux Congolais dans la construction du réseau routier à l'Est de la colonie, au rythme de 6 à 7 km par mois dans le but aussi de supprimer le portage[199].

En définitive, c'est à l'initiative du Ministre Louis Franck que la route et le transport routier sont sortis de l'ornière pour occuper, pour la première fois, une place de choix dans un programme de développement des voies de transport au

---

[195] HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo… op.cit.,* p. 28.

[196] VAN LEEUW, M. L., « L'Histoire des Travaux Publics au Congo Belge, d'après les Budgets, …», *art. cit*., p. 19.

[197] De Meulemeester Adolphe Jean-Marie Ghislain est né à Ganâ le 28 mars 1870 et est décédé à Bruxelles le 10 mai 1944. Il a fait des études militaires et a gravi les principaux échelons jusqu'au grade de Lieutenant-général. Il arrive au Congo le 6 novembre 1895 et exerce dans la Force publique. Le 31 mai 1903, il est versé dans l'administration où il assume tour à tour la direction des Districts de la province Orientale, du Kasaï-Sankuru et du Katanga. Le 5 août 1917, il est désigné Vice-Gouverneur Général de la Province Orientale. Avec de moyens de bord, il se lance dans le développement du réseau routier qui devait partir de la Province Orientale et s'étendre sur toute la colonie afin de mettre fin au portage. Il assure l'essor de sa province avec la culture du coton, organise les tribunaux et les circonscriptions indigènes. C'est le 22 juin 1926 qu'il met fin à sa carrière après 24 ans de loyaux services au Congo. MOELLER DE LADDERSOUS, A., « Meulemeester (De) Adolphe-Jean-Marie-Ghislain », in *Biographie Belge d'Outre-Mer,* ARSOM, *t*. VI, 1968, col. 727-732.

[198] BLANCHARD CH. et al., *op.cit.,* p. 56.

[199] *Ibid*., p. 62.

Congo belge. L'objectif étant de permettre au Congo belge de combler le retard qu'il accusait dans le domaine d'infrastructures routières.

SECTION 2 : TAXINOMIE DES « CHAUSSEES COLONIALES »

Pour une gestion efficiente, les Etats ont toujours catégorisé les chaussées qu'ils établissent. L'objectif est le partage de responsabilités entre les différents partenaires impliqués dans la construction, l'entretien et la gestion du réseau routier. C'est ainsi qu'en Belgique on parle de *grande voie* (confiée à l'Etat et aux provinces) et de *petite voie* (voirie vicinale, voirie urbaine et voirie sans dénomination)[200] et en Amazonie brésilienne, des routes officielles, construites et gérées par l'Etat, et les routes non officielles établies et administrées par les privés[201]. Au Bénin, « *la classification du réseau routier identifie de manière générale, les routes bitumées et les routes en terre. De par leurs caractéristiques, on distingue les routes principales, les routes secondaires, les routes saisonnières, les pistes carrossables, les pistes ordinaires, etc*. »[202].

Au Congo belge, l'idée de classifier les routes aurait été empruntée aux colonies britanniques. En effet, lors de son voyage dans ces colonies, Louis Franck avait « *réalisé qu'aussi bien dans l'Est-Africain qu'en Uganda, il y a un réseau de voies de communication construites par l'Etat et un système de routes simples établies par les indigènes, à leurs propres frais, sous la conduite et d'après les indications de fonctionnaires anglais* »[203].

La classification des routes au Congo belge est caractérisée par la prise en compte de toutes sortes de chaussée car, « *Dans beaucoup de pays du Tiers Monde si les grandes routes sont rares les chemins de desserte des villages sont inexistants, et pourtant les villages et les faubourgs des villes constituent le tissu même de l'activité économique; il ne suffit pas que le sang soit amené à leur voisinage par quelques grandes artères, il faut encore que tout un réseau de capillaires apporte à ces cellules les éléments fécondants, intellectuels ou matériels, venant des villes et en emportent les sacs de riz ou les litres de lait qui sont produits en excédent et demandés par les grands centres de consommation* »[204].

---

[200] Namur, Archives privées de Paul Pinet, Rapport de l'Inspecteur royal des Colonies P. Feytman sur le signalement de M. Pinet, Administrateur de territoire, s.d [1955], p. 16.

[201] PERZ, S.G. et al., « Unofficial Road Building in the Amazon: Socioeconomic and Biophysical Explanations », in *Development & Change*, vol. 38, n° 3, May 2007, p. 532, (http://web.a.ebscohost.com/, DOI: 10.1111/j.1467-7660.2007.00422.x. 353), consulté le 18 novembre 2014.

[202] GANSARI, S., « Les transports routiers au Bénin, état des lieux et défis », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (DIR.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, p. 107.

[203] BLANCHART, Ch. et al., *op.cit.*, p. 5.

[204] BOURRIÈRES, P., « Les techniques modernes de transports dans les pays en voie de développement », in *Tiers-Monde*, t. 3, n° 12, 1962, p. 648, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/tiers_0040-7356_1962_num_3_12_1102), consulté le 12 novembre 2013.

En outre, elle a connu une évolution notable réalisée chaque fois à l'aide d'instruments juridiques et administratifs avec la collaboration des autorités locales et ce, suivant le contexte politique et économique du moment.

1. Catégories des routes avant 1933

Au Kivu-Maniema, on parle, depuis 1921, des routes principales, des routes secondaires, des routes pour voyageurs et des routes privées.

Les *routes principales* sont de grands axes routiers qui relient les grands centres administratifs de la colonie alors que les *routes secondaires* sont des pistes carrossables affluentes des routes principales. Les *routes pour voyageurs*, elles, sont des pistes sommaires qui connectent les villages entre eux et sur lesquelles la circulation automobile est quasi impossible. Enfin, les *routes privées* sont des chaussées construites par les entreprises et les colons qui s'adonnent à l'exploitation économique de la région[205].

En 1925, avec l'augmentation sans cesse croissante du nombre de kilomètres de routes dans la Province Orientale, les rapports aux chambres législatives font état, pour la première fois, de la subdivision du réseau routier en réseau principal et réseau secondaire[206].

En 1931, une autre classification des routes de la Province Orientale est publiée. Quatre catégories de routes sont constituées : routes principales, routes secondaires, routes privées et routes pour voyageurs sans autre détail supplémentaire[207]. Nous osons croire que c'est cette catégorisation qui a été réglementée par l'Ordonnance de 1933.

2. La réforme de 1933

Le 5 décembre 1933, une ordonnance du Gouverneur Général est publiée[208]. Elle concerne la classification du réseau routier du Congo en vue de soulager, un tant soit peu, les finances de l'Etat. Pour ce faire, l'Etat place beaucoup de chaussées dans la catégorie des routes dont la construction et l'entretien incombent désormais aux circonscriptions indigènes. C'est la plus importante réforme en la matière.

On parle alors de routes publiques, routes secondaires et routes privées. Le partage des responsabilités devient alors clair entre les différents intervenants, ce qui facilite le travail et le contrôle sur le terrain.

---

[205] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, classification des routes au Congo Belge.
[206] Rapp. Ch. 1*925* p. 181.
[207] Rapp. Ch. *1931*, p. 163.
[208] DEVROEY, E.-J., *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, IRCB, Section des Sciences techniques, Mémoire, Collection in-8°, Tome II, fascicule 1, 1939, pp. 77-93.

2.1. Les routes publiques

Elles relèvent du domaine de l'Etat ou de son administration c'est-à-dire, pour le cas d'espèce, du Gouvernement Général, de ses services disséminés à travers la colonie et des circonscriptions indigènes. Une route est déclarée publique « *lorsqu'il apparait à travers les statistiques, qu'elle fait naître une activité nouvelle entraînant un trafic supérieur à celui pour lequel elle est créée* »[209].

Les routes publiques sont subdivisées en deux catégories : les routes d'intérêt général (RIG) et les routes d'intérêt local (RIL).

2.1.1. Les routes d'intérêt général

Pour E. Devroey, « *les routes d'intérêt général sont des routes déclarées comme telles par une ordonnance du Gouverneur Général, sur proposition des commissaires généraux, eu égard au rôle que ces routes remplissent dans l'ensemble de la colonie, soit qu'elles relient directement entre eux les chefs-lieux de province, les agglomérations urbaines et les centres industriels importants ; soit qu'elles communiquent avec les réseaux routiers des pays limitrophes, ou qu'elles desservent des installations dont les indigènes ne retirent aucun profit immédiat, comme par exemple un aérodrome* »[210]. Ce sont donc des routes de pénétration ou de sortie de la province.

Parmi les routes d'intérêt général, il y a les routes principales, les routes secondaires et les routes pour trafic voyageurs comme en 1921 et en 1925. L'innovation intervenue à ce niveau réside dans le fait que l'on attribue à chaque catégorie de route des critères clairs, tel que le démontre le tableau ci-après.

---

[209] Bruxelles, Min. AE, A.A., *TP*, Classification des routes au Congo Belge, ... *op.cit.*

[210] DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge …, op.cit.,* pp. 79-80.

Tableau 1 : Différences techniques entre les routes principales, les routes secondaires et les routes pour voyageurs[211]

Catégories des R.I.G.	Caractéristiques techniques
Routes principales	- Grandes artères reliant entre elles les principales régions du Congo Belge - Largeur de la plate-forme : 6 m entre les fossés sauf dans certains escarpements de régions montagneuses - Croisement facile - Empierrement sur toute la longueur - Revêtement supérieur fait de fins graviers - Rampe maximum : 5 % - Rayon de courbure maximum : 25 m - Ponts définitifs faits en matériaux durables - Les très larges rivières sont traversées par des bacs qui sont progressivement remplacés par des ponts définitifs - Charroi composé d'essieu de 5 tonnes (le coffrage supporte des transports lourds) - Tronçons alimentant un chemin de fer ou un port, charroi composé d'essieu de 8 tonnes - Routes praticables en toute saison
Routes secondaires	- Largeur : 6 m entre les fossés - Revêtement ou empierrement aux endroits où la plate-forme du terrain n'offre pas en tout temps une résistance suffisante (c'est le cas des endroits montagneux) - Rampe maximum : 5 % - Rayon de courbure maximum : 25 m - Ponts provisoires (en bois) - Largeur de la plate-forme : 5,5 m - Charroi composé d'essieu de 3 tonnes
Routes pour trafic voyageurs	- Pistes en terre pouvant supporter le passage des voitures avec charge maximale ne dépassant pas 1,6 tonne par essieu. - Largeur de la plate-forme : 4,5 m - Rampe maximum : 8 % - Rayon de courbure maximum : 15 m

Il faut préciser que les « *RIG sont* [...] *construites et entretenues aux frais du budget de la colonie sans l'intervention des tiers. Elles jouent un rôle économique d'ordre*

[211] Ce tableau est réalisé à partir des documents suivants : Bruxelles, Min. AE, A.A., *TP*, portefeuille 1272, Les routes au Congo Belge ; DEVROEY, E-J. et VANDERLINDEN, R., *op.cit.*, pp. 193-194 ; DEVROEY, E-J., « Réflexions sur les transports congolais à la lumière … », *art. cit.*, p.16 et DUPRIEZ, R. (éd.), *Guide du voyageur au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Bruxelles, Office du Tourisme du Congo belge et du Ruanda-Urundi, 1950, p. 343.

général »[212]. On comprend pourquoi leur nombre a sensiblement été revu à la baisse en 1933 pour soulager le budget de l'Etat.

D'autres décrets ont suivi celui de 1933 mais ils n'ont pas apporté de modification significative dans la classification des routes au Kivu-Maniema. Seul le transfert de certains tronçons routiers d'une catégorie à une autre suivant leur état du moment était signalé[213].

2.1.2. Les routes d'intérêt local

Ce sont « *des routes publiques ne répondant qu'à des besoins locaux ; elles sont construites et entretenues aux frais des circonscriptions indigènes. Ces dernières, si leurs ressources sont insuffisantes, peuvent recevoir des subsides de la colonie et des participations d'organismes privés intéressés à leur création ou à leur maintien en service* »[214]. Toutefois, lorsque ces routes sont accaparées par les transporteurs européens et qu'elles supportent un trafic dépassant les besoins des collectivités locales, elles peuvent devenir des routes d'intérêt général. Car, « *sur proposition du Gouverneur de province, le Gouverneur Général peut faire passer une RIL ou des routes privées dans la catégorie des RIG* »[215].

Il est clair que la classification des routes est fonction de la volonté d'exonérer ou non les circonscriptions indigènes des charges de construction, d'aménagement et d'entretien des chaussées.

En 1950, les routes d'intérêt local doivent, autant que possible, posséder les caractéristiques ci-après[216] :

- Largeur : 3 m pour la voie simple et 6 m pour la double voie. On précise que sauf impossibilité, les routes seront à double voie dans les courbures.
- Rayon de courbure : normal 300 m et minimum 100 m. Ici également, des dérogations sont admises dans des cas spéciaux.
- La déclivité maximale du profil en long est de 7 % et en maximum absolu de 10 %.

Ajoutons qu'un certain nombre de routes d'intérêt local ont toutes les caractéristiques des routes principales et sont praticables toute l'année. D'autres RIL

---

[212] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 990, Dangotte, M. E., organisation des transports au Congo Belge, p. 17.

[213] Il s'agit des ordonnances de 1938, n° 62/142 du 15 avril 1949, de 1950, n°62/460 du 31 décembre 1957 et n° 62/53 du 28 janvier 1959. Voir Document n° 1, 2, 3, 4 et 5 sur l'évolution des routes d'intérêt général de la province de Costermansville, annexes, chapitre deuxième, pp. 2-5.

[214] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 990, Dangotte, E.M., Organisation des transports au Congo Belge, ... *op.cit*., p. 17.

[215] *Ibid*.

[216] FREDERICK, J. et GIELEN, G., « Les transports au Congo Belge et au Ruanda-Urundi », in *Encyclopédie du Congo Belge*, Tome II, Bruxelles, Editions Bieleveld, 1951, p. 438.

possèdent des sections moins larges, un revêtement moins épais, et le passage des petites et moyennes rivières se fait sur ponts en bois[217].

2.2. Les routes privées

Les routes privées sont construites et entretenues, non par l'Etat, mais plutôt par des particuliers[218] sur des terres dont ils sont propriétaires ou dont ils ont simplement l'usage ou la jouissance[219]. Ces routes ont pour destination première le transport des intrants, de la production et des vivres pour les travailleurs[220]. Elles relient les concessions des colons ou des sociétés privées aux routes publiques. C'est ce qui explique dans une certaine mesure, la construction d'un nombre élevé de routes privées de faible longueur dans une région à richesses minières aussi nombreuses que variées comme le Kivu-Maniema.

Sur le plan technique, les routes privées sont, d'une manière générale, excellentes parce que chaque propriétaire tenait mordicus à avoir une bonne circulation de personnes et de biens dans son domaine.

Pour être autorisé à construire une route privée, le requérant est obligé de transmettre au Gouverneur de province un dossier contenant une demande, les caractéristiques et les projets sommaires de la route à aménager[221]. Il doit prendre l'engagement d'autoriser l'usage de « sa » route aux tiers. Il doit aussi présenter les besoins d'exploitation de la route et établir, à ses frais, aux extrémités de la route, des poteaux indicateurs portant, en caractères très lisibles, l'inscription : *Route privée – Utilisation par Public autorisée*. Si la route traverse des terrains mis en culture par des Congolais, les ayants droit doivent avoir été indemnisés au préalable. L'intéressé a enfin l'obligation de prendre l'engagement de ne manifester quelque prétention que ce soit au remboursement des dépenses antérieures de construction ou d'entretien de « sa » route[222].

Lorsqu'on examine la carte routière du Kivu-Maniema[223], on remarque que tous les grands axes routiers traversent les régions minières et agricoles. C'est parce que la majeure partie du réseau routier de cette région a été l'œuvre, non du Gouvernement colonial, mais plutôt des sociétés minières et agricoles ainsi que des plantations qui ont adapté les routes à leurs besoins propres. On peut alors comprendre l'absence quasi-totale des routes dans des régions non exploitées,

---

[217] DUPRIEZ, R., *op.cit*, p. 343. Malgré nos efforts, nous n'avons pas pu trouver des listes reprenant les différentes routes d'intérêt local du Kivu-Maniema pendant toute la période coloniale. Seule leur évolution en termes de kilomètres a été trouvée.

[218] Il s'agit ici des colons, des missions religieuses, des compagnies minières ou agricoles et des organismes particuliers.

[219] Rapp. Ch. 1937, p. 87.

[220] DUPRIEZ, R., *op.cit*., p. 343.

[221] Bruxelles, A.A., *T.P.*, portefeuille 990, Dangotte, E.M, Organisation des transports, ... *op.cit*., p. 17.

[222] DEVROEY, E-J., « Le réseau routier au Congo Belge… », *op.cit*, p. 86.

[223] Voir carte n°6, p. 56 (annexes).

comme l'ouest du fleuve Congo dans le Maniema et une bonne partie des territoires de Shabunda, Fizi, Lubutu, Kibombo, Masisi, Rutshuru, Lubero et Kabare.

A cause de leur destination première, au Kivu-Maniema, on avait, dans la catégorie des routes privées, les routes minières et les routes cotonnières.

Les routes minières sont construites par les sociétés minières (Société minière de Bafwaboli, Kinor, Belgikaor, Symétain, Cobelmin, Miluba, MGL, CNKi, etc.) sur les terrains domaniaux pour le service exclusif d'exploitation, moyennant une intervention financière du Gouvernement[224]. Elles relient les mines aux usines de traitement et aux routes d'évacuation.

Etant donné que la prospection et l'exploitation des ressources minières relèvent du domaine d'intérêt général, l'Etat colonial n'opposait aucune résistance tant à la construction, à l'entretien qu'à l'utilisation des routes créées par les compagnies minières pour des besoins miniers. Cependant, si dans l'intérêt général de la colonie, un particulier était amené à se servir des voies de transport et de communication créées par une société minière, il était tenu de verser en contrepartie une somme d'argent égale au prix des services rendus[225].

L'Etat colonial encourageait et incitait les sociétés minières à prendre de telles initiatives parce qu'elles lui allégeaient la tâche, celle d'établir un réseau de transport entre les zones d'extraction minière et les régions de leur évacuation vers la mer[226].

Les routes cotonnières. Ce sont des routes privées situées dans les zones où la culture du coton est prégnante et qui sont concédées en vertu du décret du 1er août 1921. Selon ce décret, « *une part d'une certaine quote-part, appelée prime cotonnière, peut être prélevée sur le prix d'achat du coton-graine et être destinée à la construction et/ou à l'entretien des routes dans les zones cotonnières après avis des cotonniers* »[227].

Dans certains cas, la quote-part des primes cotonnières servait à suppléer à l'insuffisance de la main-d'œuvre des prestataires et des ressources normales des caisses administratives des chefferies. Le principe dominant en cette matière était que cet argent aidait à soulager un tant soit peu les Congolais dans le transport du coton, soit en multipliant les postes d'achat desservis par des tronçons de route, de façon à économiser des journées de portage lorsque les routes n'existaient pas encore, soit à améliorer ou à entretenir une route existante pour réduire le coût de transport par camions[228].

Au Maniema, les routes cotonnières étaient en général construites par deux compagnies cotonnières dans le but de relier leurs champs de coton aux usines

---

[224] HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier …, *art. cit*., pp. 285-286.

[225] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1242, Gouverneur Général, Lettre portant sur l'utilisation route minière Ngweshe-Nya Ngezi par les Colons, Léo-Kalina, Novembre 1932.

[226] Des sources archivistiques, il apparait qu'il y a eu, en matière des routes minières deux sous-catégories : celles construites et entretenues exclusivement par les Sociétés minières et celles établies et entretenues en synergie par l'Etat et les Sociétés minières avec la contribution des crédits de la colonie.

[227] Rapp. Ch. : 1936, p. 112.

[228] DEVROEY, E-J., « Le réseau routier au Congo Belge … », *op.cit*, pp. 90-91.

d'égrenage. D'une part, la TEXAF entre 1926 et 1928[229]. Il s'agit des routes Kabambare-Lubungi-Nyembo en direction de Kalembelembe (54 km), Lusuna-rail au Km 164 de Kindu (60 km), Kibombo-Lumuna (80 km) et Difuma-Risasi (60 km). D'autre part, la COTONCO a établi à partir de 1926, les routes Katoka–Lubunda, Mwanangoye-Mutingwa-Kayembe, Lusangi-Kitete-Pungu, Kabambare-Penemende, Mazomena-Kibangula (en territoire de Kabambare) ; Lupaya-Lububula, Kasongo-Kipaka-Kibombo et Samba-Lusangaye (en territoire de Kasongo) ; Kibombo-Kindu, Kibombo-Lusambo et Kibombo-Kipaka (en territoire de Kibombo)[230]. Au total, plus de 300 km de routes étaient reconnus comme routes d'intérêt cotonnier au Maniema.

Du côté de la Plaine de la Ruzizi dans le District du Kivu, la COTONCO avait construit plusieurs bretelles à la route principale Kamaniola-Uvira. Il s'agit notamment des voies de raccordement de Lemera, Lubarika, Luberizi, Kiringye, etc.

D'après l'ordonnance n° 182/AGRI/G.G. du 12 janvier 1943, l'entretien et l'aménagement des routes d'intérêt cotonnier sont en charge de la compagnie[231]. C'est dans ce contexte qu'en 1944, la COTONCO a versé au Commissaire de District du Maniema L. Lardinois la somme de 2.000.000 francs pour l'entretien et l'aménagement des routes cotonnières du Maniema[232].

Dans les années 1950, on ne parle plus de routes cotonnières, mais plutôt des routes agricoles dont la mission est l'extension des cultures pérennes et annuelles et la mise en valeur des terres vacantes. Parmi ces routes, on cite dans le Nord-Kivu les axes Kisimba-Ikobo-Lutungu (en territoire de Walikale), Mabingi-Tagia en territoire de Beni et Gungu-Ufamandu (en territoire de Masisi). Quant au District du Sud-Kivu, les routes Kalundu-Numbi-Ziralo (en territoire de Kalehe), Biega-Kalonge (en territoire de Kabare) et la route de Fizi[233].

De façon générale, jusqu'en 1959, la plupart des routes tracées hâtivement et à moindre coût nécessitent encore d'énormes améliorations au niveau du tracé, des pentes (30% maximum), des rayons de courbure, de fondation (soubassement ou assiette), du drainage, du revêtement, d'ouvrages d'art, etc.

SECTION 3 : DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER

Le Kivu-Maniema est une immense région située à l'extrême Est du Congo et éloignée des côtes orientale et occidentale du continent africain. Cette continentalité

---

229 KIMENA, K.K., *op.cit*., p. 820.

230 Le réseau des routes cotonnières est allé croissant à travers le temps et les territoires. Il avait atteint, surtout avec l'effort de guerre, les territoires d'Uvira, de Fizi et de Kibombo.

231 GEVAERTS, F., *Vade-Mecum à l'usage des fonctionnaires et agents territoriaux du Congo Belge*, Costermansville, s.e., 1951, p. 556.

232 Bukavu, Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, eaux et forêts (AIPAEF), *Dossier Cotonco/Maniema*, Rapport annuel 1944, p. 23.

233 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (44)1, Rapport annuel de la province du Kivu, session générale 1959, p. 23.

est à l'origine de sérieux problèmes de transport et de communication auxquels se trouve confronté le processus de mise en valeur de la région et de son ouverture vers l'extérieur.

Dans cette section, nous allons nous appesantir sur l'évolution année après année des routes du Kivu-Maniema en fonction des étapes du processus, de leurs caractéristiques et des données techniques à notre possession.

1. Périodisation

Certains auteurs et agents coloniaux ont proposé diverses périodisations sur l'histoire des transports et du réseau routier au Congo belge[234]. A la différence de ces périodisations qui concernent les routes et le transport dans la colonie, la nôtre se limite au Kivu-Maniema et s'intéresse exclusivement à l'histoire des routes. En plus, les différentes étapes proposées tiennent compte des caractéristiques techniques globales du réseau routier et des événements marquant l'histoire de la région.

Fort de ces arguments, l'histoire des routes du Kivu-Maniema peut être subdivisée en trois périodes ci-après :

- **1920-1932** : *L'ère des études et de l'amorce de travaux de construction*.
  A cette étape, on fait les études du tracé et de rentabilité des routes et on entame le travail de terrain. Les routes construites pendant cette phase, même si elles sont ouvertes à la circulation, restent rudimentaires et nécessitent beaucoup de retouches, notamment les travaux d'élargissement.
- **1933-1948** : *La phase de l'extension et de l'amélioration des routes* déjà construites. Néanmoins, la construction de nouvelles routes se poursuit normalement. C'est à cette étape que les routes interdistricts sont tracées.
- **1949-1960** : *L'étape de la « modernisation » du réseau routier* grâce au Plan décennal pour le développement socio-économique du Congo belge. Au Kivu-Maniema, on refait, à ce stade, l'étude des tracés par les bureaux et sociétés adjudicataires spécialisés, on élargit les chaussées, on construit les routes interprovinciales, on ajoute les signalisations et on asphalte quelques tronçons.

---

[234] L'ingénieur principal de la colonie E.M. Dangotte subdivise l'histoire des transports au Congo belge en quatre grandes phases suivantes : de la conquête à 1916, de 1919 à 1926, de 1926 à 1946 et de 1946 à 1960 (Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Dangotte, E.M., organisation des transports ... *op.cit.*). En 1967, A. Huybrechts propose trois grandes étapes pour le développement du réseau routier au Congo belge : des origines à 1920, de 1921 à 1947 (cette période est subdivisée en deux sous-étapes : de 1921 à 1936 et de 1937 à 1947) et de 1948 à 1960 (HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier au Congo », *art. cit.*, pp. 276-326). En 1970, A. Huybrechts répartit l'histoire des transports au Congo en quatre périodes suivantes : 1878-1898, 1899-1918, 1919-1939 et 1940-1960 (HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo. …, op.cit.*, p. 7).

2. Processus de construction des routes de campagne

Les routes de campagne comprennent les RIG, les RIL et les RP construites en dehors des villes. Elles facilitent la circulation des véhicules motorisés durant les périodes décisives du cycle agricole, l'évacuation des récoltes[235] et les échanges entre les villes et les campagnes.

2.1. L'ère de l'amorce de travaux de construction des routes (1920-1932)

Dans les colonies britanniques de l'Afrique occidentale, la *révolution du réseau routier* a eu lieu avant la Première Guerre mondiale. Ainsi, grâce au boom du cacao de 1911, le Ghana devient le premier producteur mondial de ce produit[236]. Ce qui donne au Gouvernement colonial les ressources nécessaires au développement de son réseau routier. Cependant, c'est après la Grande guerre que la plupart des métropoles se lancent dans la construction des routes dans leurs colonies. L'un des facteurs à la base de cette motivation, serait, selon Fred Libbie, le développement en Europe et en Amérique du Nord, des études qui démontrent que la route n'est pas une réalité désuète, ni de plus en plus marginale[237].

Au Kivu-Maniema, la phase (1920-1932) commence avec le lancement de la politique des grands travaux par Louis Franck et le début de la construction de la route Bukavu-Kalundu. Elle se termine avec la fin de l'appartenance des Districts du Kivu et du Maniema à la Province Orientale.

Pendant cette période, en vue d'une stricte économie de temps, l'administration provinciale instruit les constructeurs des chaussées : « L*es routes à construire ne doivent pas suivre d'autres tracés que ceux qui existent déjà. Il faut suivre les pistes d'éléphants et prolonger les pistes arabes. En outre, les routes doivent tenir compte des besoins de la population du milieu* »[238].

2.1.1. Etudes de rentabilité et des tracés

Conformément aux principaux objectifs économiques de la colonisation[239] et, suite à la modicité des moyens financiers disponibles, la construction des routes est

---

[235] BARWELL, I., *Le transport et le Village. Conclusions d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique (Burkina, Zambie et Kenya)*, Document de synthèse de la Banque mondiale, 2011, p. 44, (http://siteresources.worldbank.org/extroadshighways/resources/tr_village_fr.pdf), consulté le 4 novembre 2014.

[236] WRANGHAM, E., « An African Road Revolution: The Gold Coast in the Period of the Great War », in *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 32, n° 1, January 2004, p. 1, (www.ebscohost.htm), Historical Abstract, consulté le 18 novembre 2014.

[237] LIBBIE, F., *art. cit*., p. 204.

[238] Bruxelles, Min. AE, A.A., *TP*, portefeuille 951, Lettre du Commissaire de la Province Orientale aux CDD, Stanleyville le 12 décembre 1922.

[239] Nous pensons ici singulièrement à l'exploitation des ressources minières et agricoles au profit de la métropole.

généralement précédée au Kivu-Maniema par une étude minutieuse de la rentabilité économique[240] de la chaussée et de son tracé.

C'est ainsi que dans une correspondance adressée à l'Administrateur Général du Congo belge et du Ruanda-Urundi, R. Lambert, Président du Centre d'Organisation (CENTRORGA), une Société adjudicataire d'étude, écrit : « *Je me suis permis de vous rappeler le grand intérêt des études de rentabilité routière, non seulement du point de vue économique résultant de l'amélioration d'une route ou voirie secondaire, eu égard aux différents facteurs entrant dans le coefficient de rentabilité, mais aussi quant à l'utilisation des budgets dans l'ordre d'urgence réelle et dans les conditions de meilleur rendement financier. Les études de rentabilité routière permettraient aussi de se rendre compte dans quelle mesure et de quelle manière il convient d'adapter, à un pays en voie de développement et de civilisation, les principes de rentabilité tels qu'ils sont actuellement utilisés dans les grands pays européens à la réalisation des travaux routiers* »[241].

Cette manière de faire permet au décideur de se faire au préalable une idée assez claire de l'utilité économique réelle de la route à construire, des dividendes que l'Etat peut en tirer et des facilités de construction afin de minimiser les dépenses et d'évaluer l'apport de la route sur les régions et les communautés à desservir.

D'emblée, les routes minières du Kivu-Maniema sont rentables car, pour P. Camus, Directeur Général au Ministère des Colonies, « *même en ne tenant pas compte des profits indirects dus au trafic sur les voies de transports à construire, à la participation des sociétés minières sous forme de redevances minières, à l'impôt sur les bénéfices et sur le personnel, il est certain que nous avons intérêt à financer la construction des routes parce qu'elles vont contribuer au développement économique de la région* »[242].

Si la valeur des mines à exploiter est l'élément de base pour déterminer la rentabilité des routes à construire dans le District du Maniema et dans la partie ouest du District du Kivu ; les routes de l'extrême Est du Kivu et celles des territoires de Kibombo, Kasongo et Kabambare sont surtout jugées en fonction de leur rentabilité agricole. Bien entendu que l'aspect désenclavement des milieux considérés était toujours à l'ordre du jour.

Quant à l'étude du tracé, elle venait généralement après que tous les intervenants se soient accordés sur la rentabilité économique et stratégique de la route à construire. Elle sert à examiner les facilités qu'offre le terrain au point de vue hydrographique, climatique, pédologique et topographique. Elle permet d'éviter, dans la mesure du possible, les détours qui allongeraient inutilement les distances, certains cours d'eau, certaines régions très accidentées et celles aux sols impropres à

---

[240] ZERGHINI, S., *Contribution à l'analyse économique de l'exploitation de la route*, Thèse de doctorat en art et archéologie, Université de Paris 12, 1998, (http://www.theses.fr/1998pa120019), consulté le 9 octobre 2014.

[241] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 820, Lambert, A., Lettre à l'Administrateur Général du Congo Belge et du Ruanda-Urundi, Bruxelles le 11 décembre 1958.

[242] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, Camus, P., Les routes minières du Maniema, Bruxelles 1932.

la construction de route et moins peuplées qui pourraient induire des conséquences fâcheuses sur les investissements, sur la durée de la construction et sur le recrutement de la main-d'œuvre[243].

Pendant la période coloniale, l'étude des tracés des RIG du Kivu-Maniema est généralement effectuée par des sociétés et des bureaux d'étude comme le CENTRORGA, la SYMAF, le Bureau Courtoy, la SEGTRACO et l'administration coloniale[244].

2.1.2. Programme routier et réalisations

Le programme de construction routière ambitionnait, pour le District du Kivu, d'abord, de relier le lac Kivu au port de Kalundu, sur le lac Tanganyika et de rattacher Rutshuru, chef-lieu du District, au réseau routier et ferroviaire du protectorat britannique de l'Uganda[245]. Ensuite, joindre Costermansville à Ngweshe et à Kalehe en vue de faciliter l'approvisionnement du centre urbain de Costermansville en produits agricoles. Puis, assurer la jonction routière entre le lac Kivu et le réseau routier de l'Ituri[246]. Enfin, établir une connexion entre le lac Tanganyika et le fleuve Congo en passant par le sud du District[247].

Au Maniema par contre, le souci primordial de l'administration était de joindre par routes les centres agricoles au rail et au fleuve en vue d'intensifier la production par la suppression du portage. En outre, il était prévu de relier Kindu à Shabunda et de désenclaver les régions de Punia, Pangi, Kama et Wamaza[248].

---

[243] DEVROEY, E-J., Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi …, *op.cit*., pp. 38-39 ; OFFICE DE L'INFORMATION ET DES RELATIONS PUBLIQUES POUR LE CONGO BELGE ET LE RUANDA-URUNDI, *Le Congo Belge*, t. I, Bruxelles, s.e., 1958, p. 24.

[244] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 1042, Dangotte, E., Note pour Monsieur le Ministre, Léopoldville 17 novembre 1951. Pour le cas de l'administration coloniale, les noms des ingénieurs Lemaire, Stenbock Fermor et Schnock sont les plus cités comme intervenants dans les études des tracés routiers. Voir Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.788, Ingénieur Lemaire, Rapport de reconnaissance de tracé de la route Kabambare-Albertville, rédigé à Kasongo le 17 novembre 1935 et Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 1143, Ryckmans, P., Lettre au Ministre des Colonies sur la route Lualaba-Lac Kivu, Léopoldville le 21 décembre 1935. Les sociétés adjudicataires envoyaient sur le terrain des missions de reconnaissance pour effectuer des levées topographiques et géographiques, et pour étudier tous les contours du tracé à suivre. Il s'en suivait l'établissement des cartes qui indiquaient à peu près le tracé à adopter pendant la construction. Les missions de reconnaissance fixaient les points imposés (passages des rivières, cols des montagnes, etc.) et établissaient l'ordre de grandeur des travaux à exécuter. C'est seulement au fur et à mesure de l'exécution que le tracé définitif était fixé. Dans le cadre de l'exécution du Plan décennal, on avait préconisé le recours à la reconnaissance aérienne pour faciliter l'étude des tracés des routes à construire. En outre, le Gouvernement Général avait proposé de confier ce travail aux sociétés privées qui possédaient l'expertise en la matière.

[245] Rapp. Ch. : 1922, p. 176.

[246] C.N.KI., *Rapports du Conseil de gérance et du Collège des commissaires présentés à l'Assemblée générale de 1929 (exercice 1928)*, Bruxelles, CNKi, 1929, p. 9.

[247] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Liasse (49)2, Comité régional de la Province Orientale, Rapport de 1929.

[248] Rapp. Ch. 192*5,* p. 181.

Une fois les programmes fixés, le Gouvernement de la Province Orientale s'est mis au travail pour doter le Kivu et le Maniema de leurs premières routes carrossables.

Du côté du District du Kivu, la première route digne de ce nom fut le tronçon Bukavu-Kalundu. Achevée en 1925, elle fut suivie par la piste reliant Sake à Bukavu et Kirundu au Kivu pour « *faire passer le bétail entre la région du lac Kivu et le fleuve Congo* »[249].

Après ces réalisations, l'administration coloniale se lance dans les travaux de construction des routes Rutshuru-Bunagana, Beni-Butembo-Lubero et Sebe-piste Lubero-Mission Saint Joseph-Selemani. Dans la partie nord du Kivu, les routes Irumu-Beni, Lubero-Rutshuru et les embranchements Motokolea, Lutunguru, Kirao-Molero, Senge-Senge–Kitawiti, Kapopela–Selemani via Sebe et Sebe–Lubero sont étudiés et les travaux commencent[250]. En 1927, le réseau routier du District du Kivu compte 395 km[251].

En 1928, le CNKi s'emploie à améliorer, parachever et équiper la route Bukavu-Kalundu afin d'écouler d'importantes quantités de marchandises en souffrance à Bukavu. Dans le nord, le tronçon de la route allant de Goma à Lubero atteint le pied de l'escarpement de Kabasha en fin d'année. La route Rutshuru-Bunagana est achevée[252].

Au cours de l'exercice 1929, le CNKi construit les routes Costermansville-Ngweshe (55 km) et Costermansville-Katana (45 km). Il en est de même des tronçons Irumu-Beni (145 km), Beni-Lubero (102 km) et Lubero-Kasha (pied nord de l'escarpement de Kabasha). Quant à la route Goma-Rutshuru-Kabasha-Lubero-Beni-Irumu, elle connait une avancée notable. Cependant, le franchissement des escarpements de Kabasha est encore difficile à cause des rochers qui obstruaient le tracé[253].

En 1930, malgré la crise économique, les tronçons routiers Muhindo-Kalingi, Kamituga-Kimandu et Nyangezi-Mwenga sont construits[254]. Une année plus tard, les routes Motokolea, Sebe-Kapepela, Butembo-Lubero, Mohanga-Lutunguru, Lutunguru-Bilati, Mwenga-Kalingi, Kamituga-Lubila sont ouvertes à la circulation. Ensuite, on procède au gravelage et à la remise en état de la route Kabasha-Rutshuru, à l'élargissement de la route de l'escarpement de la Kiliba et à l'achèvement de la

---

[249] Rapp. Ch. 1922, *op. cit.*, p. 86.

[250] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1232, Ministère des colonies, Note pour la 5ème Direction, Bruxelles le 12 mars 1928.

[251] C.N.KI., *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne, 1928-1948*, Bruxelles, 1948, p. 87.

[252] C.N.KI., *Rapports du Conseil de gérance et du Collège des commissaires présentés à l'Assemblée générale de 1929 (exercice 1928)*, Bruxelles, C.N.Ki., 1929, p.7.

[253] C.N.KI., *Rapports du Conseil de gérance et du Collège des commissaires présentés à l'Assemblée générale de 1930 (exercice 1929),* Bruxelles, C.N.Ki., 1930, p.7.

[254] Bruxelles, Min ; AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.801, Liasse II/2, Routes dans la Province de Costermansville en 1930.

route Hongo-Kabare (10 Km)[255]. Durant l'exercice 1932, la MGL établit la liaison routière entre Nyangezi et la rivière Ulindi.

Du côté du Maniema, il faut noter qu'en 1925, la route Kabambare-Kalembelembe est terminée. Dans l'entretemps, on s'est employé à de grands travaux routiers de part et d'autre du fleuve Congo : à l'Est du fleuve, on a procédé à l'aménagement de la route Kasongo-Lusangi, on a remis en état la route Piani Lusangi–Kongolo, on a raccordé cette route à celle de Mwana-Gonzo-Zone cotonnière de Kabambare concédée à la TEXAF et on a tracé la route Kibambi-Lumuna. A l'ouest du fleuve, la grande préoccupation reste la construction des routes Difuma-Lueki, Mokata-Matapa-Kibombo, Lusuna-rail, Kindu-Shuka via l'usine de la TEXAF de Risasi et Kasongo-Lowengo.

De 1926 à 1927, les travaux les plus importants s'effectuent sur les axes Kasongo-Tongoni-Lumuna, Lumuna-Kibombo et Kasongo-Tongoni-Piani Lusangi en direction de Fizi-Uvira et de Kongolo[256].

De 1928 à 1929, le C.N.Ki., qui venait de voir le jour, s'implique dans la construction des routes. Il procède, « […] *avec un personnel plus nombreux et de moyens d'action plus grands* »[257], à la retouche de la route Kasongo-Piani Lusangi-Kabambare-Kalembelembe, à l'achèvement du raccordement Yamba Yamba-Wamaza et à l'ouverture au trafic de la section de l'axe Kasongo-Lumuna[258].

En 1931, les sociétés minières du Maniema ouvrent à la circulation les routes Kasongo-Kampene, Kasongo-Wamaza, Kasongo-Kabambare-Lubungu, Lowa-Ongoka, Shabunda-Kekia et Lumuna-Nyangwe[259].

En 1932, le Département des Travaux publics signe des conventions avec les sociétés minières intéressées en vue de construire des routes avec financement de la Colonie[260]. Ces conventions concernent des routes devant relier les gisements miniers aux voies fluviales et ferrées. Ces routes doivent remplacer les pistes de prospection des gisements tracées jusque-là. C'est pourquoi, la première véritable route minière est le tronçon Yumbi-Punia, longue de 37 km, établie par la Symétain qui, en août 1932, obtient sa première production d'étain[261].

---

[255] Rapp. Ch., *1933*, p. 259.
[256] Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'économie (ADPE), Rapport annuel des affaires économiques, 1926, pp. 130-131.
[257] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Direction des Travaux publics, Les routes du Maniema en 1928.
[258] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1201, Rapport des délégués de la Colonie auprès de la MGL sur l'évolution de la construction des routes au Nord-Kivu lors de la séance tenue le 3 mars 1928.
[259] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.802, Routes construites au Maniema par les sociétés minières en 1931.
[260] Rapp. Ch., *1933*, *op.cit.*, p. 53.
[261] KIMENA, K.K., *op. cit.*, p. 831.

La fin de cette période coïncide avec la crise économique de 1929 dont les effets sont ressentis au Kivu-Maniema[262]. Malgré une économie chancelante, au Kivu-Maniema, tous les efforts sont concentrés sur la construction des routes publiques de pénétration vers l'intérieur, des routes minières et des routes cotonnières.

2.2. L'ère de l'extension et de l'amélioration du réseau routier (1933-1948)

Cette période[263] débute avec la création de la Province de Costermansville en 1933, ce qui incite les nouvelles autorités à concevoir un programme routier ambitieux en vue de doter leur entité des infrastructures routières semblables à celles des autres provinces.

2.2.1. Politique routière

A l'opposé de la Grande-Bretagne qui, dès le début, avait construit des routes assez convenables dans ses colonies[264], « *l'approche française de construction de routes dans l'entre-deux-guerres en AEF consiste à la mise en place des routes rudimentaires, des routes en terre pour juste permettre le trafic motorisé avec moins d'argent, d'expertise et d'équipements* »[265].

L'administration coloniale belge avait suivi le même schéma que la France dans l'établissement du réseau routier au Congo. C'est pourquoi, à partir de 1932, les agents territoriaux et les usagers de la route expriment leurs inquiétudes par rapport à la qualité des routes construites jusqu'alors. Comme le souligne l'ingénieur Van Leeuw : « *Il est difficile de maintenir de bonnes routes pendant la saison des pluies ; il faudrait, pour y arriver, construire une plate-forme comparable à celle des chemins de fer. Le coût en deviendrait évidemment prohibitif. Il faut une classification des routes pour en connaître la valeur. Dorénavant, notre politique doit donc consister à construire moins de routes, mais en construire de meilleures. Une route mal établie ne peut développer le pays, attendu que le coût du transport y est trop élevé* »[266].

C'est la première fois qu'un agent de l'administration coloniale oriente sa pensée, non plus vers le nombre de kilomètres de routes à construire, mais plutôt vers la qualité de routes déjà construites. En effet, depuis Louis Franck, les agents coloniaux employés dans les travaux publics avaient une seule préoccupation :

---

[262] Il faut ajouter aussi le rattachement du territoire des Wanande-Nord, chef-lieu Beni, au District de Kibali-Ituri dont le chef-lieu est Irumu par l'ordonnance du 21 janvier 1932. Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, territoire de Beni, 1932.

[263] Dans le cadre de cette étude, l'extension doit être comprise comme le processus par lequel les partenaires impliqués dans la construction du réseau routier du Kivu-Maniema poursuivent leur travail en prolongeant les tronçons routiers qui existaient déjà. Quant à l'amélioration, il s'agit des travaux routiers qui consistent à élargir, à empierrer et à graveler les tronçons déjà ouverts au trafic pour les rendre plus larges et plus praticables.

[264] WRANGHAM, E., *art. cit*., p. 1.

[265] LIBBIE, F., *art. cit*. p. 208.

[266] VAN LEEUW, L., *art. cit*., p. 303.

construire en peu de temps un nombre important de routes en milieu colonial. Par conséquent, la qualité de routes était sacrifiée au profit de la quantité. Du reste, les routes de cette époque ne sont que des pistes améliorées comportant une largeur qui ne dépassait guère 3 mètres, sans accotements ni caniveaux pour drainer les eaux. Il était difficile, dans ces conditions, que deux véhicules se croisent sur une telle chaussée assez rudimentaire[267].

En clair, pendant cette seconde phase, la préoccupation majeure des bâtisseurs des routes du Kivu-Maniema[268] est d'assurer la sécurité de la traversée des passerelles, des gués ou des autres passages de cours d'eau en remplaçant les ponts provisoires par des ponts métalliques définitifs, d'éviter de longs détours par la rectification des tracés afin de les rendre plus directs et donc moins longs. Ils veulent aussi éviter les endroits où le terrain est escarpé et/ou glissant à l'origine de chutes, d'accidents et de pertes de temps[269] ; consolider les plates-formes des chaussées (par l'empierrement, le bétonnage, l'asphaltage et la stabilisation) et ouvrir les axes routiers interdistricts[270].

Ce programme s'est poursuivi jusqu'en 1945. A en croire, le Journal Métropole : « *Le Congo Belge a l'intention de développer et d'améliorer considérablement le système routier. Des travaux importants ont déjà été réalisés pendant la guerre et des routes stratégiques ont été construites, souvent avec des moyens de fortune, faute de matériel moderne indispensable. La paix permettra bientôt des acquisitions nécessaires* »[271].

2.2.2. Réalisations

En matière de réalisations, il faut dire que pendant cette période, le col de Kabasha et les routes Opienge-Angumu (70 km)[272], Costermansville-chefferie de Ngweshe (60 km), Nyangezi-Mwenga-Kamituga (153 km), Rutshuru-Bunagana (15 km), Baraka-Fizi (45 km), Samba-Kasongo (30 km), Kasongo-Kongolo (193 km), Kasongo Port-Lusangi-Kabambare (244 km), Kabambare-5ème parallèle (72 km), Kindu-Shabunda (± 200 km), Lusangi-Kongolo (52 km), Kasongo-Lumuna (115 km),

---

[267] Bruxelles, Min. AE, *A.A.*, T.P., portefeuille 990, Dangotte, M. E., Organisation des transports au Congo Belge.

[268] A cette époque, seules les routes principales permettent une circulation plus aisée à plusieurs endroits. Les routes secondaires ne sont empierrées qu'aux endroits où le terrain naturel n'offre pas une résistance suffisante, c'est-à-dire aux endroits qui présentent beaucoup de risques d'accident, notamment les montagnes. Quant aux routes pour trafic voyageur, elles ne reçoivent que des véhicules d'1 tonne d'essieu, sont mal entretenues et ne permettent ni le croisement, ni le dépassement. En général, ces routes sont beaucoup plus empruntées par des motos, des vélos, des chariots et des piétons que par des véhicules automobiles à cause de leur état piteux. Voir Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1272, Les routes au Congo Belge. DUPRIEZ, R. (éd.), *op.cit.*, p.343.

[269] Namur, Papiers Paul Quinet, p. 12.

[270] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Construction des routes en Province de Costermansville.

[271] ANONYME, « Au Congo Belge : le développement du système routier », in *Journal Métropole*, n° 21 du 22 août 1945, p. 11.

[272] Le tronçon routier Opienge-Angumu en Territoire de Punia a été construit par la Société Minière de Bafuaboli (SOMIBA).

Kasongo-Wamaza (90 km), Kaparango embranchement de la route Kasongo-Lumuna-Kampene (41 km), Nyangwe-Lumuna (76 km), Keata-Nyangwe (24 km), Mukanga-Nyangwe (30 km), Wamaza-Yamba Yamba, Kibombo-Tunda (113 km), Lueki-Kasuku (35 km) et Lueki-Maswa (50 km) sont améliorés et ouverts au trafic[273].

Le 15 janvier 1935, Monsieur Van Laere procède à l'étude du tracé de la route Kitutu-Kama. Ce travail de reconnaissance lui permet de fixer l'allure générale du tracé, les points obligés par lesquels la route doit passer et de faire une évaluation approximative du coût des travaux. En outre, depuis juillet 1935, pour des raisons de bonne gouvernance administrative et dans un but purement militaire en cas de troubles intérieurs ou de conflit extérieur, l'accent est mis sur les routes directes. C'est ainsi qu'au Maniema, cette période est celle de l'ouverture au trafic des routes Kibombo-Kipaka, Kindu-Kalima et Wamaza-Saramabila[274], Piani Lusangi-Kasongo-Samba, Kabambare-5e parallèle, Lubungu-Kabambare, Kindu-Shabunda, Opienge-Angumu, Kipaka-Lueki, Kindu-Kalima, Ngoma-Kailo, Samba-Pene Seke, Maswa-Ombwe, Shabunda-Kama, Yumbi-Punia et Bunagana-Ruhengeri[275].

L'année suivante, les routes Kitutu-Itula, Kitutu-Kama et Kindu-Shabunda sont achevées[276] et le 20 décembre 1936, le premier véhicule automobile arrive à Shabunda[277]. Pour le reste, le procès-verbal de la 21e réunion du Conseil d'Administration de la Société Belgikaor tenue le 7 février 1936 à Bruxelles note : « *Les travaux routiers se poursuivent normalement. On espérait que la route de Baseme serait entièrement carrossable vers la mi-décembre 1935. La route de Mangubu était carrossable à la fin octobre jusqu'à 25 km. La réfection de la route Lumuna-Kibombo a commencé par la construction d'un nouvel accès pour le bac transbordeur ; un tronçon de 3,5 km a été remis en état de la bifurcation de Nyangwe vers Lumuna. Les deux derniers vieux ponts sur la route Kaparangao-Kampene ont été remplacés. Nos services continuent à assurer l'entretien de cette route, la Colonie n'ayant pris aucune mesure à ce sujet après réception des travaux. Sur la route Punia-Kima, deux ponts ont été construits sur les rivières Belia et Kama ; le raccordement Olea entamé en septembre 1935 a été terminé à la mi-janvier 1936* »[278].

Le 23 mars 1938, le C.D.D. du Maniema inaugure la route Kama-Kitutu et on élargit le tronçon Kyimbi-Katenga de la route Kabambare-5e parallèle[279]. La route pour voyageurs Beni-Mambasa est aussi achevée et ouverte au trafic[280].

---

[273] Rapp. Ch., 1933, *op.cit.*, p. 259. Voir carte de la situation des routes au Kivu-Maniema en 1930, annexe p. 52.

[274] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, construction des routes en Province de Costermansville.

[275] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Programme réseau routier 1934, Léopoldville, 16 juin 1935.

[276] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille1201, Routes du Kivu.

[277] Rapp. Ch., 1936, *op.cit.*, p. 111.

[278] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.677, Directeur Général des colonies, Routes minières en 1936.

[279] Rapp. Ch., *1938* p. 117.

[280] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14796, Routes du Kivu et du Maniema. En 1938, deux types de travaux ont été exécutés sur le réseau routier du Kivu-Maniema : la construction et

En 1939, les travaux de construction du réseau routier du Kivu-Maniema se poursuivent sur les axes Shabunda-Kimbili (37 km), Sake-Gandjo-Luofu (18 km), Kavumu-Mutiko (33 km), Mulamba-Mobile (22,5 km), Bobandana-Nyavutshiru (2,6 km), Sake-Loashi (8 km) et Fizi-5e Parallèle (8,7 km), soit au total 132,8 km[281].

En dehors de ces travaux, la route Lusambo-Kibombo est classée comme RIG sous prétexte que l'un de ses tronçons franchit une limite de la province. En réalité, il n'était pas question de relation entre deux provinces, mais d'une série de petites pistes de chefferies construites sans plan d'ensemble. Ce tronçon routier faisait partie des RIL dont se servaient moins les Congolais.

Concernant les RIL proprement dites, il faut noter l'ouverture au trafic des routes Kindu-Ulangati (frontière avec la province de Lusambo), Kibombo-Tshofa (Province de Lusambo) et Samba-Lusangaye vers Sentery (Province de Lusambo). Enfin, la route pour voyageurs Kibombo-Kindu est ouverte au trafic[282].

En 1940, 153,6 km de routes sont soit construits, soit élargis dans la Province de Costermansville. Il s'agit des routes Shabunda-Kimbili, Sake-Luofu, Kavumu-Mutiko, Mulamba-Mobile, Bobandana-Katale, Sake-Loashi et Fizi-5e Parallèle, Sake-Goma[283], Kingombe-Kindu et Lubanja-Lubimba[284].

Durant les années 1941 et 1942, seuls les grands axes routiers connaissent de grands travaux à cause de la guerre. Ce sont les axes Kavumu-Mutiko-Kasese, Shabunda-Kimbili, Pangi-Mobile, Fizi-Lubandja-5e parallèle, Kimbili-Bulonge et Sake-Goma[285].

Par ailleurs, en 1943, l'administration coloniale construit 105,400 km de routes et les sociétés privées 176,600 km[286].

En 1944, les travaux routiers suivants sont exécutés[287] :

- L'achèvement de la route Shabunda-Kimbili après 7 ans de travaux sans relâche en pleine forêt équatoriale ;

---

l'élargissement. La construction concerne de nouveaux kilomètres à ajouter au réseau existant, exécutés par les entreprises minières et par le personnel de l'administration. En revanche, l'élargissement s'effectue sur les routes préexistantes, mais qui présentent encore beaucoup de déficiences, notamment la difficulté pour les usagers de faire le dépassement ou le croisement des engins routiers.

[281] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14796, *op.cit*. Voir carte n° 3 : Situation des routes au Kivu-Maniema en 1939, annexe, p. 53.

[282] *Idem*.

[283] Les travaux exécutés sur ce tronçon consistaient à dégager la lave charriée par l'éruption du volcan Nyiragongo de 1940.

[284] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB,* Rapp. Ann (38)3, Conseil de la Province de Costermansville, session de 1940, p. 18.

[285] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)5, Conseil de la Province de Costermansville, session de 1942, p. 25.

[286] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB,* Rapp. Ann (38)6, Conseil de la Province de Costermansville, session de 1943, p. 32.

[287] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)7, Conseil de la Province de Costermansville, session de 1944, p. 47.

- Le gravelage du tronçon Rutshuru-Kabasha et l'insallation d'un nouveau bac sur l'Elila sur la route Kindu-Shabunda ;
- L'achèvement de la route Kisulu-Kampene-Kindu reliant les centres miniers de Kama et de Kampene au port de Kindu.

Après la Deuxième Guerre mondiale, on s'attèle à la construction de la route reliant les régions de Mwenga et de Fizi par les hauts plateaux d'Itombwe. Cette route, longue de 105 km, devait permettre l'ouverture au trafic de cette région touristique, aurifère, d'élevage et de colonisation. Elle devait également permettre l'accès de la région au contrôle administratif et le relèvement d'Uvira appelé à être le centre de ravitaillement de la route Kivu-Katanga[288].

En plus, les routes Nyangezi-Mwenga, Bunagana-Ruhengeri (au Ruanda-Urundi), Uvira-Baraka, Kasese-Shabunda et Walikale-Osokari-Otobo, Kavumu-Musenge-Walikale-Otobo-Lubutu et Kirundu-Masisi-Walikale sont achevées. Enfin, on réalise le platelage des ponts de la route Uvira-Costermansville, le gravelage et l'empierrement de la route Costermansville-Kabare.

Malgré tous les efforts consentis dans la construction, l'élargissement et l'amélioration du réseau routier du Kivu-Maniema, il y a lieu de constater non sans amertume qu'en 1946, si Costermansville est suffisamment ouverte à d'autres centres importants, l'accès à d'autres provinces du Congo est encore limité. C'est alors qu'on envisage de créer une liaison reliant Stanleyville à Goma, avec une bretelle se détachant à Opienge vers l'Ituri. Ce tracé routier a été construit sur 630 km et a mis en valeur la région riche en or et en étain de Walikale-Opienge, ainsi que celle de Lubero, propice à la colonisation européenne[289].

Sur un autre registre, la route Costermansville-Kimbili-Shabunda est élargie et l'aménagement du tronçon Kindu-Shabunda est terminé. Malheureusement, suite au départ en congé du chef de chantier, les travaux s'arrêtent au moment où la section Lubembe-Majimingi devient impraticable. De même, la construction de la route Sake-Gandjo-Luofu est stoppée au km 62 à cause du départ du technicien européen, conducteur des travaux. Quant à la construction de la route Shabunda-Kasese, elle est ralentie à cause de la maladie de béribéri[290] qui sévit parmi les travailleurs et du retard dans l'approvisionnement en pièces de rechange suite au transport déficient des Services Territoriaux Administratifs. Pendant ce temps, l'amélioration de la route Beni-Katwe est terminée alors que celle des axes Beni-Butembo et Kasongo-Samba se poursuit normalement[291].

---

[288] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)9 : Conseil de Province du Kivu, 1946, pp. 60-61.
[289] DEVROEY, E-J., « Note sur les chemins de fer ... *art. cit.*, pp. 16-17.
[290] Maladie provoquée par la carence en vitamine B_1 caractérisée par des œdèmes et des troubles cardiaques et nerveux.
[291] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (39), Liasse(39)2, Conseil de Province, session de 1947, T.P. : situation des routes du Kivu en 1946.

Durant la même période, la MGL construit les chemins publics Alimbongo-Lutunguru, Lubero-Butoghia-Butembo, Motokalia-Butembo, Lutunguru-Pinga, Motokalia-Beni, Motokalia-Opienge et Motokalia-Penge[292].

Le 28 mai 1947, l'Ingénieur Delva fait une note en ces termes : « *Tout le monde connaît l'extrême importance des voies de communication de notre colonie. Les voies, jadis suffisantes, doivent être considérablement améliorées et adaptées actuellement au charroi lourd. Le réseau doit être remanié. Dorénavant les véhicules lourds devront emprunter des axes routiers directs conduisant aux terminus des voies fluviales et aux chemins de fer. La création de ces axes entraînera la construction de toutes nouvelles routes ou la transformation de routes existantes. Ces deux conditions posent le problème de la consolidation des plates-formes (empierrement, bétonnage, asphaltage, stabilisation) ainsi que celui de la construction d'ouvrages d'art très importants. Il va de soi que ces travaux, qui à mon avis sont d'une urgence exceptionnelle, ne peuvent plus être remis* »[293].

Les travaux d'amélioration, élargissement, construction, rechargement et réfection s'effectuent sur les tronçons routiers Costermansville-Shabunda, Shabunda-Kasese, Mutiko-Kasese, Walikale-Osokari, Walikale-Masisi, Kokola-Kamango, Semliki-rivière Lume[294]. En 1947, le réseau routier de la Province du Kivu atteint environ 9.000 km soit 22 fois l'étendue de 1927[295].

En 1948, la construction, l'élargissement et l'entretien des routes de toutes catégories se poursuivent sur toute l'étendue du Kivu-Maniema. Entretemps, les routes interdistricts sont au point :

a. Axe Nord–Sud

Cet axe routier est desservi par deux routes importantes :

- *Route Beni-Lubero-Rutshuru-Goma-Bukavu-Uvira-Baraka-Fizi-Kabambare-Kasongo-Kindu (± 850 km)*

Cette route est une transversale très importante qui va du nord au sud du Kivu-Maniema et qui relie ses Districts. Son intérêt économique est avéré dans la mesure où elle connecte des zones assez riches en produits agro-pastoraux, halieutiques et miniers.

Cet axe routier a pour but de désenclaver et de développer la zone minière au nord de Lubero en la reliant au premier réseau routier du Congo, celui de l'Ituri et de là, au fleuve Congo par le port de Stanleyville. Il est aussi appelé à connecter la partie

---

[292] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Liasse routes MGL-Nord.
[293] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Ingénieur Félix Delva, Note pour le Ministre des Colonies, le 28 mai 1947.
[294] Rapp. Ch., *1947*, p. 109.
[295] C.N.KI., *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne …, op.cit*., p. 88.

sud du District du Kivu au fleuve Congo par Kasongo et Kindu au Maniema. Il doit enfin permettre les échanges entre le nord et le sud du lac Kivu.

- *Route Lubutu–Punia–Kalima-Kindu–Kasongo (± 700 km)*

L'importance de cet axe routier tient au fait qu'il ouvre le District du Maniema à la province Orientale par le nord-ouest et à celle du Kasaï par l'ouest. C'est une route qui permet l'évacuation des minerais des sociétés installées l'extrême ouest du Maniema. Sur le plan interne, elle relie le territoire agricole de Kasongo aux territoires miniers de Lubutu, Punia et Pangi.

b. Axe Est – Ouest

La liaison routière entre l'Est et l'ouest du Kivu-Maniema est assurée par trois tronçons importants ci-dessous:

- *Bukavu-Miti-Itebero-Walikale-Osokari-Lubutu (± 450 km)*

Cette route connecte le bassin du lac Kivu au port de Stanleyville, ouverture directe sur Léopoldville et Matadi. Elle traverse une grande région forestière depuis la réserve naturelle de Kahuzi-Biega ; ce qui cause un sérieux problème de son maintien en état. Toutefois, cette voie a bien tenu son rôle pendant toute la période coloniale.

- *Bukavu-Burhale-Shabunda-Kindu (± 580 km)*

Cet axe routier était porteur de gros espoirs. L'administration coloniale y a investi d'importants moyens parce qu'il devait ouvrir les gisements d'or et de cassitérite de l'Urega à la « *voie nationale* », c'est-à-dire au port de Kindu et à Bukavu, le chef-lieu de la province.

- *Bukavu-Mwenga-Kasongo (± 490 km)*

Le tronçon routier Bukavu-Mwenga-Kasongo avait la mission de raccorder les immenses gisements miniers de l'actuel territoire de Mwenga à la « *voie nationale* » par le port de Kindu et à Costermansville.

En définitive, la deuxième période de l'histoire des routes du Kivu-Maniema a bien tenu ses promesses. Elle a été consacrée à l'extension et à l'amélioration des tronçons routiers existants, mais aussi à la construction des routes interdistricts, qui deviendront les routes interprovinciales.

2.3. L'ère de la « modernisation » du réseau routier (1949-1960)

En général, après la Deuxième Guerre mondiale, les colonies de l'Afrique subsaharienne connaissent une croissance économique rapide et les transports routiers deviennent le principal mode de transport dans la région[296].

Au Congo belge, pendant la Deuxième Guerre mondiale, « *les infrastructures et les équipements ont été mis à rude épreuve et doivent être renouvelés* »[297]. Pour y arriver, le Gouvernement colonial publie un vaste programme d'entretien, d'amélioration et de modernisation des infrastructures dénommé « *Plan décennal pour le développement économique et social du Congo Belge* ».

2.3.1. Le Plan décennal (1949-1959)

Le Plan décennal est une réédition, du moins dans ses grandes lignes, du programme de 1935 mis au point lors du Conseil du Gouvernement Général. Il avait pour mission d'intégrer le Congo « *aux différents réseaux routiers et commerciaux extérieurs, ce qui pourrait lui permettre d'accéder au développement d'un marché intérieur adéquat et prospère* »[298]. Pour cela, il fallait, en première urgence, relier les six chefs-lieux de province d'une part, et le Congo avec les colonies limitrophes d'autre part[299]. Ce programme n'avait pas été exécuté à cause de la guerre. C'est pourquoi, on y est revenu en 1949[300].

Le Plan décennal est un programme important non seulement du point de vue de son exécution, mais également du point de vue de son financement. Il accorde une importance significative à la qualité des voies de communication parce qu'il stipule qu' « *aucune route congolaise ne présentait les caractéristiques d'une route moderne et qu'il n'en existait guère qui pût supporter un trafic supérieur à 4 tonnes. C'est pourquoi, les concepteurs estimaient que ce réseau était excessivement développé qu'on avait plutôt avantage à l'améliorer* »[301].

Pour stimuler l'économie et moderniser le Congo belge, les concepteurs du Plan décennal estiment qu'il faut commencer par les infrastructures de transport. Pas moins de 50% du budget sont prévus pour financer ce domaine de l'économie[302].

L'accent est mis sur les routes[303] à cause du rôle que doit jouer l'Afrique dans un environnement international incertain. A ce propos, l'ingénieur Principal

---

[296] HEGGIE, I. G., *La gestion et le financement des routes. Programme de réforme*, Document technique de la Banque mondiale, numéro 275 F, série technique d'Afrique, 1995, p. 11, (http://213.154.74.164/invenio/record/13041/files/heggieTP275F.pdf), consulté le 19 octobre 2014.

[297] VANTHEMSCHE, G., « Le Plan décennal et la modernisation du Congo (1949-1959) », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, p. 104.

[298] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Ryckmans, P., Gouverneur Général, Note au Commissaire provincial, Léopoldville 23 novembre 1935.

[299] DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge …, op.cit.*, pp. 35-36.

[300] Voir carte n° 4 : Projet de routes à revêtir au Kivu-Maniema (Plan décennal 1949), annexe, p. 54.

[301] *Plan décennal pour le développement économique et social du Congo Belge*, Les éditions de Visscher, Bruxelles, 1949, p. 118.

[302] VANTHEMSCHE, G., « Le Plan décennal et la modernisation du Congo, … », *art. cit.*, p. 104.

Dangotte écrit : « *Nous ne devons pas perdre de vue, en effet, que les voies de communication, en Afrique centrale, ne sont pas un problème local. La question a un aspect politique international du fait qu'on se rend parfaitement compte que, dans toute guerre future, l'Afrique jouera un rôle encore bien plus important que celui qu'elle a joué dans la dernière guerre. Ce sera le réservoir le plus important pour les matières premières nécessaires aux pays industrialisés et il importe que ce territoire soit doté, dans un délai relativement court, des voies de transport, non seulement pour la sortie des matières premières, mais également d'ordre stratégique* »[304].

La crainte exprimée par l'ingénieur Principal est due à la division du monde en deux blocs idéologiquement opposés Est-Ouest et au climat politique délétère qui présageait la confrontation des deux camps.

Le Plan décennal prévoit pour le Kivu jusqu'en 1954, l'ouverture de 9 chantiers pour la construction de nouvelles routes, la construction de 19 ponts Bailey pour supprimer les 12 passages par bacs et la création de 20 brigades mécanisées pour l'entretien des routes[305].

2.3.2. Travaux réalisés

Plusieurs réalisations dans le domaine routier sont à inscrire à l'actif du Gouvernement colonial pendant cette période dans la province du Kivu.

En 1949, on améliore les routes Walikale-Osokari, Walikale-Masisi et Rutshuru-Bunagana. En 1950, la route Uvira-Baraka, Sake-Luofu et celle de l'Itombwe sont améliorées. Dans le même temps, les travaux d'amélioration se sont poursuivis sur les axes Kavumu-Itebero, Costermansville-Goma et dans l'escarpement de Ngomo sur la route Bukavu-Kamaniola.

En 1950, le Plan décennal est révisé[306]. On y ajoute « *l'installation des bacs métalliques à grande capacité aux passages des rivières importantes où la construction de ponts s'est révélée, sinon impossible, du moins prohibitive à l'économie congolaise. Il entrevoit aussi que les brigades d'entretien aient à leur disposition un jeu de moules pour la fabrication de buses en béton et que les nombreux caniveaux provisoires en bois, dont l'entretien est très onéreux et dont le renouvellement nécessite dans la plupart des cas une interruption de la circulation, soient progressivement remplacés par des ouvrages définitifs* »[307].

---

[303] Le Plan prévoit pour l'ensemble de la colonie, la construction de 12.000 km de routes nouvelles. Voir VANTHEMSCHE, G., Le Plan décennal et la modernisation du Congo, … », *art. cit*., p. 104.

[304] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1042, Dangotte, E., Mémorandum sur la construction et l'aménagement des voies de communication au Congo Belge, le 16 octobre 1950.

[305] ANONYME, « Le Plan décennal au Kivu », in *Echo du Kivu*, n° 731, vendredi 20 mars 1953, p. 11.

[306] En cours de réalisation, le Plan décennal fut modifié et ramené à la construction de cinq mille kilomètres de voies nouvelles pour l'ensemble de la colonie. En même temps, on décidait d'améliorer le réseau existant, notamment en rectifiant les tracés, en mécanisant les travaux d'entretien, en consolidant les plates-formes, et surtout en supprimant les passages par bacs et en construisant des ponts définitifs ; plus de cinq cents ponts ont été ainsi construits. Il en est résulté une accélération du trafic intérieur qui a été une nouvelle source de profits pour l'économie générale. OIRP, *Le Congo Belge*, t. I, Bruxelles, s. e., 1958, p. 343.

[307] FREDERICK, J. et GIELEN, G., *op. cit*., pp. 440-441.

De 1951 à 1952, les études et les adjudications sur les axes routiers prioritaires retenus au Plan décennal sont effectuées[308] sur les tronçons Costermansville-Uvira (127 km), Costermansville-Kindu (550 km), Goma-Walikale (222 km)[309] et Kenge-Kindu.

En 1953, les travaux se poursuivent d'arrache-pied. C'est durant cette année que l'asphaltage de la route Ruzizi 1ère–Cyangugu est réalisé. En 1954, le chantier de la route Bukavu-Uvira atteint son plein développement et l'asphaltage de plusieurs sections est en cours[310].

En 1955, les travaux sur les routes Sake-Luofu et Rutshuru-Bunagana sont terminés. Dans le même temps, les travaux sur les routes Punia-Kipakata, M'bau-Kamango, Utu-Kasese, Walikale-Masisi, Rutshuru-Mushari et Lubutu-Muhulu-Osokari avancent normalement[311].

De 1956 à 1957, on améliore le tronçon Bukavu-Uvira (amélioration terminée avec replacement des ponts et buses) et on asphalte les axes Uvira-Kamvivira, Bukavu-Kahuzi, Kindu-Kalima, Goma-Sake, Uvira-port de Kalundu[312].

Dans le District du Nord-Kivu, la liaison M'bau-Kamango est ouverte au trafic jusqu'à la frontière ougandaise. Sur la route Kasese-Utu, le chantier manuel ouvert au départ de la localité d'Utu atteint 15 km. L'amélioration et l'élargissement de la route Walikale-Masisi, Rutshuru-Mushari et Washali-Mokoto[313] progressent bien avec des moyens de terrassement puissants[314]. Pendant ce temps, le lancement des ponts définitifs continue[315].

En 1958, le réseau routier du Kivu-Maniema atteint 17.857 km. Cependant, jusqu'en 1959, le kilométrage de routes rurales bitumées était de l'ordre d'à peu près 426 km[316]. Malgré tout, une grande révolution venait de s'opérer en matière de réseau routier.

---

[308] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (73)5, Route Costermansville-Uvira 1951-1952.

[309] Il faut noter que la route Goma-Walikale a été plus tard raccordée à la route Stanleyville-Costermansville.

[310] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (42)2, Liesnard, A., Discours du Gouverneur de la Province du Kivu à l'ouverture du Conseil de province, 19e session, 1954.

[311] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (41)2, Conseil provincial du Kivu, session de 1955, Discours du Gouverneur Spitaels, Centraf-Bukavu, p. 9.

[312] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (42) 3, Conseil provincial du Kivu, session de 1956, p. 12.

[313] Les travaux d'amélioration et d'élargissement des routes Rutshuru-Mushari et Washali-Mokoto étaient coordonnés par la M.I.B. (Mission d'Immigration des Banyarwanda) qui installait dans la chefferie des Bahunde, les immigrés Banyarwanda venus du Ruanda.

[314] En 1939, les premières machines destinées aux chantiers routiers arrivent au Congo belge mais elles sont beaucoup plus utilisées dans la Province de Léopoldville. Il fallait attendre le 31 décembre 1939 pour assister à l'arrivée des premières machines au Kivu-Maniema. A partir de 1950, avec la décentralisation des services des Travaux publics, la province du Kivu reçoit chaque année, un lot important de machines affectées dans ses nombreux chantiers routiers. Rapp. Ch., 1939-1944, p. 181.

[315] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (42)1, Conseil de province du Kivu, session de 1957.

[316] PROVINCE DU KIVU, *Document statistique*, Bukavu, 1957, p. 72.

La fin de cette étape intervient au moment où des voix fusent de partout pour revendiquer l'indépendance ; ce qui a poussé le personnel européen au découragement. Cependant, globalement, le Kivu-Maniema est déjà bien connecté aux provinces du Kasaï par Katako-Kombe, Lubefu et Sentery ; au Katanga par Kongolo et le territoire de Fizi ; à la Province Orientale par Walikale-Lubutu, Punia-Lubutu, Beni-Irumu et Beni-Bunia. Il est également ouvert aux colonies limitrophes de l'Est par des routes élargies et asphaltées d'Uvira-Usumbura, Bukavu-Cyangugu et Goma-Gisenyi (au Ruanda-Urundi) ; Rutshuru-Bunagana-Uganda, Rutshuru-Ishasha-Uganda et Kasindi-Uganda. Désormais, il est facile d'atteindre sans peine les chefs-lieux des territoires, les chefs-lieux des provinces qui sont tous reliés entre eux par un réseau routier digne de ce nom, les régions lointaines du Congo belge et les colonies limitrophes[317].

SECTION 4 : CONSTRUCTION DE LA VOIRIE URBAINE

Depuis les années 1980, il existe beaucoup d'études sur l'histoire des villes coloniales africaines[318]. Les auteurs ont axé leur recherche notamment sur la construction et le développement de ces entités[319], sur leur accessibilité[320], sur leurs difficultés environnementales[321], sur leurs problèmes démographiques[322], sur leurs

---

317 Trois axes routiers principaux intéressant le Kivu-Maniema l'intègrent à l'ensemble du Congo. Il s'agit : Axe 1 : Du lac Kivu au fleuve Congo (668 km) dont 454 km concernent le Kivu-Maniema, notamment le tronçon routier Bukavu-Walikale –Lubutu-Stanleyville. Axe 2 : Du Bas-Congo à l'Est du Congo (3.000 km), soit de Matadi-Léopoldville-Luluabourg-Lusambo-Lubefu-Kindu-Shabunda-Bukavu. Axe 3 : Du sud-est au nord-est du Congo belge (2.929 km), soit Elisabethville-Kamina-Albertville-Fizi-Baraka-Uvira-Bukavu-Goma-Lubero-Beni-Irumu. On pouvait ainsi, en 1958, sillonner le Congo du nord au sud et de l'Est à l'ouest sur des routes en terre battue bien damées, gravelées et asphaltées, nanties de ponts de toutes sortes.

318 VELLUT, J.L. (dir.), *Villes d'Afrique. Explorations en histoire urbaine*, Cahiers africains, n° 73, Paris, L'Harmattan, 2007, 237 p.; COQUERY-VIDROVITCH, C., « Villes coloniales et histoire des Africains », in *XXe siècle*, n° 20, 1988, p. 49-73.

319 GOERG, O., « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination », in *Afrique & histoire*, vol. 5, n° 1, 2006, pp. 15-45, (www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2006-1-page-15.htm), consulté le 1er août 2014 ; COQUERY-VIDROVITCH, C., *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 1993 ; COQUERY-VIDROVITCH, C. et GOERG, O. (éd.), *La ville européenne outre mers : un modèle conquérant ? XV-XX e s.*, Paris, L'Harmattan, 1996.

320 VANDERSCHUREN, M.J.W.A. et GALARIA, S., « La ville sud-africaine après l'apartheid : vers l'accessibilité, l'équité et la durabilité ? », *Revue internationale des sciences sociales*, vol. 2, n° 176, 2003, pp. 297-310, DOI : 10.3917/riss.176.0297, (http://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-297.htm), consulté le 10 août 2014.

321 VRAIN, PH., « Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels», in *Innovations*, vol. 2, n° 18, 2003, pp. 91-112, DOI : 10.3917/inno.018.0091, (http://www.cairn.info/revue-innovations-2003-2-page-91.htm), consulté le 10 août 2014 ; MBOUMBA, A., « Gestion urbaine et équité socio-spatiale : les inégalités dans les services de base à Libreville (Gabon) », in *L'Espace géographique*, vol. 2, t. 36, 2007, pp. 131-140, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-2-page-131.htm), consulté le 8 août 2014.

322 LÜTZELSCHWAB, CL., « Populations et économies des colonies d'implantation européenne en Afrique (Afrique du Sud, Algérie, Kenya et Rhodésie du Sud) », in *Annales de démographie historique*, vol. 1, n° 113, 2007, pp. 33-58. (http://www.cairn.info/revue-annales-de-demographie-historique-2007-1-page-

structures[323], sur leur crise[324], etc. Très peu d'études ont été consacrées au développement des infrastructures routières dans les agglomérations coloniales, en dépit du fait que la route soit « *la seule grande infrastructure dont disposait la ville jusqu'à la fin de l'ère coloniale* »[325].

Léon de Saint Moulin[326] affirme que les villes congolaises actuelles sont de création coloniale. Elles sont généralement des lieux de « polarisation »[327] des échanges commerciaux et de concentration des populations dont le rôle dans le développement du pays est indiscutable. Malheureusement, pour le Kivu-Maniema, il ne parle que de Bukavu et ne fait pas mention de sa voirie.

Dans le programme de travaux publics présenté par le ministre Louis Franck aux chambres en décembre 1920, il évoque, entre autres, l'établissement d'un réseau de routes et des travaux d'hygiène (voirie, distribution d'eau, etc.) dans les centres urbains[328].

Au Kivu-Maniema, concomitamment à la construction des routes rurales, les travaux d'aménagement de la voirie urbaine[329] des grands centres ont été entrepris. L'objectif est d'assurer d'une part la mobilité des personnes et des biens dans les agglomérations urbaines, et d'autre part de permettre aux villes de jouer le « *rôle d'impulsion dans les espaces qu'elles dominent* »[330].

En 1928, on dénombre 12 circonscriptions urbaines dans l'ancienne Province Orientale. En 1929, on en ajoute trois autres. Pour le Kivu et le Maniema, une constante est à retenir : la présence des centres urbains de Kasongo et Kindu (pour le

---

33.htm), consulté le 8 août 2014 ; BUSSIÈRE, Y. et MADRE, J-L. (dir.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du sud*, Paris, L'Harmattan, 2002.

[323] COQUERY-VIDROVITCH, C. (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, 2 tomes, Paris, L'Harmattan, 1996.

[324] ANONYME, "Autour d'un livre "AbdouMaliq Simone, For the City Yet to Come : Changing African Life in Four Cities, Durham, Duke University Press, 2004, X-297 p.", in *Politique africaine*, vol. 3, n° 107, 2007, pp. 189-203, DOI : 10.3917/polaf.107.0189, (http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2007-3-page-189.htm), consulté le 8 août 2014.

[325] LASSERRE, G., *Libreville, la ville et sa région*. Paris, Armand Colin, 1958, 350 p, cité par MBOUMBA, A., « La difficile mutation du modèle de gouvernement des villes au Gabon : analyse à partir de la gestion des déchets à Libreville », in *Annales de géographie*, 2011/2 n° 678, p. 138, DOI : 10.3917/ag.678.0157, (http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2011-2-page-157.htm), consulté le 09 août 2014.

[326] DE SAINT MOULIN, L., *Villes et organisation de l'espace en République Démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2010.

[327] LARDEUX L., « Léon de Saint Moulin, *Villes et organisation de l'espace en RDC*», in *Afrique contemporaine, vol.* 1, n° 237, 2011, p. 144-143 (www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2011-1-page-144.htm), consulté le 17 décembre 2014..

[328] STENGERS, J., *Combien le Congo a-t-il coûté …, op.cit.*, p. 87.

[329] Il faut noter que la voirie urbaine est techniquement distincte des RIG, des RIL et des RP. Elles émargent au budget des villes et sont gérées par elles. Namur, Archives de la succession Paul Quinet, Rapport de l'inspecteur principal des colonies, G. Feytmans : signalement de M. Paul Pinet, administrateur de territoire, 1955, p. 51.

[330] FLOURIOT, J., « Congo RDC : Population et aménagement d'un immense pays », in *Population & Avenir*, vol. 2, n° 687, 2008, p. 5, DOI : 10.3917/popav.687.0004, (www.cairn.info/revue-population-et-avenir-2008-2-page-4.htm), consulté le 10 octobre 2014.

Maniema), Rutshuru, Costermansville et Goma (pour le Kivu)[331]. Si les cités du Maniema ont émergé grâce à la présence des Arabo-Swahili dans la région au XIX[e] siècle, les villes du Kivu sont de création purement coloniale[332].

1. La voirie de Bukavu

A l'arrivée des premiers Européens à Bukavu en 1894[333], la douceur du climat de la localité de Nyalukemba et la splendeur de son paysage sont appréciées à leur juste valeur. Pendant la Première Guerre mondiale, les soldats européens de la Force Publique qui traversent la région pour la campagne contre l'Est africain allemand ne manquent pas de goûter aux délices d'un milieu encore sain et ressemblant étrangement à la Suisse sur le plan de ses formes topographiques. C'est pourquoi, certains d'entre eux s'y sont durablement établis après les hostilités.

Avec la colonisation des hautes terres du Kivu, plusieurs colons exposent dans le journal « *L'Echo du Kivu* », leurs talents dans l'exaltation de la beauté de Bukavu et de ses environs. Ce qui ne manqua pas d'attirer encore plus de colons et d'autres Blancs dans la localité. Conscients des richesses touristiques, agricoles et minières de la région, certains auraient même souhaité « *l'érection dans ce milieu, d'une colonie de peuplement à l'instar de la Rhodésie du Sud* »[334].

Tous ces faits expliquent, dans une certaine mesure, l'ascension rapide de Bukavu sur le plan administratif, mais aussi l'intérêt que l'on porta à la construction et à l'amélioration de sa voirie par rapport à d'autres centres urbains de la province[335].

A partir de 1921, les colons commencent à transformer les sentiers jusque-là empruntés par les autochtones en routes en terre. Cet effort s'est poursuivi parce qu'en 1925 sont arrivées les premières voitures automobiles à Bukavu.

---

331 Rapp. Ch., 1930, *op.cit.,* p. 128. Dans le cadre de la construction de la voirie urbaine, le choix des agglomérations est fonction du rôle joué par chacune d'elles à un moment donné de son histoire et de l'histoire du District, de la Province ou de la colonie. Une exception cependant, le cas d'Uvira où ce qui est réalisé concernant la voirie rentre carrément dans le développement des routes des campagnes, singulièrement des routes Uvira-Costermansville, Uvira-Usumbura et Uvira-Baraka-Fizi-Kabambare ou Albertville.

332 Les premiers postes d'Etat du Kivu-Maniema de création coloniale sont Beni, Baraka et Uvira (1899), Nyalukemba (Bukavu, 1900), Rutshuru et Luvungi (1902), et Goma (1906). L'Etat crée ces postes pour enrayer l'action des mutins de la colonne Dhanis et Chaltin (Rurshuru et Goma) et pour endiguer les velléités expansionnistes des Allemands installés au Ruanda-Urundi depuis 1885.

333 Nous pensons ici au Lieutenant allemand Comte Gustav-Adolf Von Goëtzen, au géologue Von Prittwitz Und Gaffron et au médecin Hermann Kersting qui arrivèrent à Nyarukemba (Bukavu) en 1894. Voir BISHIKWABO, CH., « L'évolution administrative du Kivu 1850-1965 », in *Actes du colloque sur la géographie physique et humaine du Kivu (Bukavu, mai –juin 1974)*, CERUKI, ISP/Bukavu, 1974, p. 9.

334 Informations reçues de RISASI Laurent, 75 ans, inspecteur de l'enseignement primaire en retraite, interviewé à Bukavu, le 14 juin 2013.

335 Bukavu est devenu successivement en 1925 circonscription urbaine, en 1926 chef-lieu du District du Kivu en remplacement de Rutshuru et plus tard en 1933 chef-lieu de la Province de Costermansville.

En 1933, au moment où Costermansville devient le chef-lieu de la province du même nom, on débute et on achève la construction du carrefour de routes communément appelé de nos jours « *Place de l'indépendance* ».

En 1938, l'administration réalise beaucoup d'aménagements de la voirie du quartier administratif, ce qui facilite la mise en valeur des parcelles. Toutefois, l'intensité du trafic et la forte déclivité de l'avenue axiale posent le problème de la construction d'une voirie moderne en matériaux définitifs[336]. La même année, le Gouvernement Général verse 805.000 frs pour dédommager le Crédit Foncier parce que sa route de Nguba est devenue l'unique voie de passage entre Bukavu et le Ruanda-Urundi[337].

En 1943, le Gouvernement provincial décide de construire la voirie urbaine de Costermansville. Le système pour le revêtement des chaussées est même déterminé. Il s'agira du *béton vibré*[338]. Deux rouleaux compresseurs pour l'entretien de la voirie urbaine sont reçus en avril 1944. Malgré l'insuffisance du matériel roulant, l'état de la voirie s'améliore sensiblement[339].

Au 31 décembre 1946, la voirie de Costermansville se présente comme suit : 10.800 m² de béton, 92.405 m² de macadam et 25.400 m² de terre damée[340]. En 1947, le bétonnage de la première partie de la voirie entrepris par la Société IMMOAF prend fin[341]. Quant aux travaux du deuxième lot en *béton vibré* qui se sont achevés le 15 septembre 1948, ils étaient effectués par la Société TRABEKA. Durant le même exercice, les routes principales de Nguba et de Nyalukemba sont entretenues[342].

En 1949, les travaux de revêtement de la grande artère Prince Régent (Actuelle avenue Lumumba depuis le marché de Nyawera jusqu'à la frontière du Rwanda) sont entamés par la TRABEKA. De même, le nouveau tronçon routier entre le bureau central du C.N.Ki. (Siège actuel de la Mairie de Bukavu) et le Collège des Pères Jésuites (Collège Alfajiri) est mis en adjudication[343].

---

[336] Rapp. Ch., 1938, *op.cit.*, p. 120.

[337] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1143, Van Veen, Note au Commissaire de Province de Costermansville sur les routes en Province de Costermansville : Généralités. Le montant réclamé par le Crédit Foncier était accepté parce que pour l'administration, si elle s'engageait à construire sa propre route pour assurer un trafic convenable devenu, du reste, assez important à cause de l'érection de la plaine d'aviation de Kamembe, elle aurait certainement dépensé plus d'argent.

[338] Ce choix n'est pas le fruit du hasard. Les routes en dalles de *béton vibré* résistent mieux aux eaux de ruissèlement et aux érosions. Les ingénieurs ont pris en compte la géomorphologie et la pédologie du site de Bukavu et ont réalisé que cette localité est souvent confrontée aux érosions récurrentes qui ne peuvent pas épargner les chaussées.

[339] Le charroi automobile est à la fois insuffisant et incomplet. Les bennes basculantes pour alimenter les chantiers en matériaux pierreux déjà commandées sont encore attendues. Voir Bruxelles, A.A., *RA/CB*, Liasse Rapp. Ann (194)5, Conseil de province du Kivu, 1944.

[340] Rapp. Ch., 1945-1946, p. 238.

[341] Bruxelles, Min. AE, A.A., *R.A/TP.* (174), Rapport annuel Kivu/TP 1947. Voir Document n° 6 : Bétonnage de l'avenue royale à Labotte (1947-1948), annexe, chapitre deuxième, p. 6.

[342] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (195)2, Conseil de province du Kivu, session de 1948.

[343] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (195)3, Rapport annuel 1949.

En 1950, on élargit et on asphalte la plupart des routes de la ville. Ensuite, on achève le revêtement définitif des avenues Tabora (Tronçon routier du marché de Nyawera aux feux rouges) et Prince Régent entamés en 1949 par l'entreprise TRABEKA[344]. Enfin, on procède au gravelage simple des routes d'accès au camp militaire Saïo, au parc des inflammables (ELAKAT) et au nouveau plateau médical et école professionnelle (ITFM)[345]. C'est aussi au cours de cette année qu'un crédit de 2.630.000 frs est affecté à l'élargissement des avenues Royale (Des feux rouges à La Botte) et Léopold Ier (tronçon de « Place de la paix » au croisement des avenues Maniema et Kibombo)[346].

En 1951, on construit la route d'accès au plateau médical, on élargit les avenues Prince Régent et Royale, et on commence l'amélioration et l'asphaltage du premier tronçon de l'avenue Prince Régent. Ce tronçon va du carrefour de l'Etoile (Marché de Nyawera) au carrefour du Collèges des Pères Jésuites (Rond-point Costermans ou Place Mulamba actuelle)[347].

En 1952, malgré une sorte d'inertie constatée dans l'exécution du Plan décennal en matière de travaux routiers, la construction de la voirie de Costermansville se poursuit sans désemparer. Au cours de cette année, on procède à l'élargissement de l'avenue Royale, à l'asphaltage de l'avenue Olsen (Entre l'hôtel de ville et le croisement des avenues de l'Athénée et Mbaki) et de l'avenue Léopold III (Avenue Kibombo)[348]. Ensuite, on effectue l'amélioration et l'asphaltage de la Place Costermans (Place Mulamba), le terrassement de la route d'accès au Collège des Jésuites, l'élargissement de l'avenue Tabora (Avenue Lumumba à partir du marché de Nyawera aux Feux rouges) et les abords de la cathédrale. Enfin, on s'attèle à la construction de la route d'accès au nouveau stade sportif de la Mukukwe, la route d'accès aux maisons préfabriquées de la colonie (centre de formation de l'Office des routes) et l'installation de la signalisation routière, notamment aux feux rouges.

Durant l'exercice 1953, on achève le premier tronçon de l'avenue Prince Régent et on effectue l'asphaltage de la voirie principale de Kadutu, des avenues Olsen, Nyalukemba, Petite Corniche (avenue du Gouverneur), Grande Corniche de Nyofu (route longeant le lac depuis la place feux rouges jusqu'à Nyofu chez le Gouverneur), Baron Dhanis (avenue Fizi) et Mimosa. Au même moment, on canalise la rivière Kahawa, on entame l'étude du pont à lancer sur la rivière Ruzizi à partir de

---

344 Malheureusement, la pénurie de ciment à Costermansville retarde les travaux. On décide alors de recourir au bitume. C'est pourquoi, l'artère principale de la commune d'Ibanda ne sera plus jamais totalement revêtue de dalles de béton vibré à partir du marché de Nyawera jusqu'à la frontière de la Ruzizi Première. Il en sera de même des autres avenues de la ville.

345 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1042, Plan décennal routes, 28 mars 1950.

346 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RC*, Liasse Rapp. Ann (39)4, Conseil de province du Kivu, XVIIIe session de 1951.

347 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RC,* Liasse Rapp. Ann (39)5, Conseil de province du Kivu, XIXe session 1952.

348 Bruxelles, Min. AE, A.A., *R.A/TP.*, portefeuille 174, Rapport annuel Kivu/TP 1952.

Panzi et on améliore le grand carrefour (Place de l'Indépendance actuelle)[349]. Ajoutons qu'en 1953, le tronçon routier rivière Kahawa-Brasserie et la route de Bagira sont améliorés et asphaltés.

L'année 1955 est celle de la fin des travaux d'asphaltage du réseau routier intérieur de l'Athénée Royal (Institut d'Ibanda), de l'avenue Léopold II (avenue Kasongo), de la route du quartier industriel et de l'avenue hippodrome. C'est aussi en 1955 qu'on construit le carrefour de Nguba, l'avenue Paddock (route d'accès au cimetière des Noirs de la Ruzizi), du laboratoire des mines et du parc des inflammables.

En 1956, la jonction entre les bureaux du STA situés au quartier Industriel et la prison centrale et le terrassement des avenues du Golf (Marché de Nyawera-ISP/Bukavu-croisement Léopold III (Kibombo) et Reine Astrid (Rond-point Rafiki-CADECO))[350] sont réalisés. On procède aussi au revêtement de trottoirs dallés dans la circonscription urbaine[351]. Les travaux d'asphaltage s'effectuent sur les avenues du Plateau (à Nguba), Léopold II (Kasongo), X. Dierckx (Mbaki), sur la route menant vers l'école professionnelle et sur celle de Hongo-Bagira, ouvrant la voie au centre extra-coutumier de Bagira[352].

Pour les années 1957 et 1958, le gros du travail consiste à l'asphaltage des chaussées et à la pose des dalles sur les trottoirs du centre-ville et des centres extra-coutumiers de Kadutu et de Bagira[353].

Parmi les sociétés qui se sont occupées de la voirie de Bukavu, on cite l'IMMOAF, le CNKi, la SOBELCO (constructrice du nœud routier de Costermansville, Place de l'Indépendance), TRABEKA, la SIMAK, le crédit foncier de Nguba et la CFA[354]. La part de la colonie ne peut être négligée parce qu'elle s'est occupée, seule ou en régie, de plusieurs chantiers urbains.

2. Les voiries de Rutshuru et de Goma

Disons tout de go que l'administration coloniale s'est beaucoup plus préoccupée de la construction de la voirie de Bukavu que de celles d'autres circonscriptions urbaines du Kivu-Maniema. Cela se comprend quand on mesure la place qu'occupait, à cette époque, cette agglomération sur les plans politique, administratif, économique et touristique.

Le transfert du chef-lieu du District du Kivu de Rutshuru à Bukavu en 1926, au moment où l'exécution de la politique de grands travaux atteint sa vitesse de

[349] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB,* Rapp. Ann (40), Conseil de province du Kivu.
[350] Bruxelles, Min. AE, A.A., *R.A/TP.*, portefeuille 174, Rapport annuel Kivu/TP 1955.
[351] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RC/CB*, Liasse Rapp. Ann (41)3, *op. cit.*
[352] M'BAHANE JEANNE, ancienne domestique, interrogée à Bukavu, le 8 août 2010.
[353] Rapp. Ch., 1957, p. 127 ; Rapp. Ch., 1958, p. 131.
[354] Ces sociétés sont de diverses natures : l'IMMOAF et la SIMAK étaient des sociétés immobilières, le Crédit Foncier, la CFA et le C.N.Ki. octroyaient des fonds et de la terre aux nécessiteux, la TRABEKA était une société de transport et la SOBELCO une société de construction des bâtiments.

croisière, a sérieusement désavantagé la localité de Rutshuru, reléguée désormais au second plan. C'est pourquoi, les différentes sources que nous avons consultées ne retiennent, pour la voirie de cette la localité, que l'élaboration d'un plan de lotissement en 1934. Selon ce plan, la localité de Rutshuru devait être établie en forme de cercle à partir du centre ; le rond-point ou la jonction des routes. Au nord, le quartier industriel et se suivent en demi-cercle à l'Est-sud et ouest le quartier résidentiel, l'extension du centre administratif et le quartier des Congolais[355].

Malheureusement, au moment où les travaux se poursuivaient dans d'autres circonscriptions urbaines, Rutshuru subit la forte concurrence de Goma qui finit par être désigné chef-lieu du territoire puis, le 1er janvier 1951, chef-lieu du District du Nord-Kivu[356]. Dès lors, les travaux de construction de la voirie urbaine de Goma, confiés, par un contrat de gré à gré, à l'entreprise CIMNOKI en novembre 1950, s'accélèrent.

C'est ainsi qu'au cours de la même année, on aménage 1 km d'artère à l'entrée de la ville et en 1956, on achève la première tranche de travaux d'asphaltage et de drainage de l'avenue des Volcans, soit 1.721 m² de surface revêtue. Entretemps, la construction de la voirie du Centre extra-coutumier se poursuit sur 5.370 m[357]. Les autres travaux sont exécutés au fur et à mesure en 1957, 1958 et 1959, mais les données statistiques et techniques n'ont pas été accessibles.

3. Les voiries de Kasongo et Kindu

Pendant la domination arabo-swahili, la localité de Kasongo a joué un rôle de premier ordre au Maniema. Elle fut le centre administratif le plus important, la capitale politique de l'empire de Tippo-Tip. C'est pourquoi, jusqu'en 1949, elle est, grâce à ses quelques infrastructures et à sa renommée, le chef-lieu du District du Maniema avant d'être évincé par Kindu[358].

---

[355] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1272, liasse CIMNOKI.

[356] En 1946, l'administration provinciale propose le transfert du chef-lieu du territoire de Rutshuru à Goma qui présente plus d'avantages que toutes les autres localités concurrentes comme Bwito, Kisigari et Jomba. Goma est choisi parce que c'est un centre qui se développe avec l'arrivée de nombreux Européens qui trouvent le milieu sain et habitable, mais aussi parce que les communications y sont faciles avec le lac, les routes et l'aérodrome d'escale. Cependant, on reproche à cette localité sa proximité avec le chef-lieu du territoire de Kisenyi (Gisenyi actuel) et avec les volcans encore en activité, le manque d'eau potable, du bois de chauffage, de terres arables et de terres à briques. Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Conseil de province de Costermansville, Rapport annuel 1946; informations reçues aussi des témoins de RUHUGO VALENTIN, 82 ans, paysan et de KASEREKA MOÏSE, 87 ans, ancien agent du domaine agricole de Katale, interrogés respectivement à Rutshuru le 6 juillet 2009 et à Kiwandja, le 5 juillet 2009.

[357] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (41), Conseil de province du Kivu, Rapport annuel 1956, p.3.

[358] Parmi les raisons qui ont milité en faveur du transfert du chef-lieu du District du Maniema de Kasongo à Kindu, il faut citer d'une part, l'augmentation démographique à Kindu. En 1948, il y avait 297 habitants à Kindu contre moins de 100 à Kasongo. La flambée démographique relative de Kindu est la conséquence de la multitude d'activités économiques qui s'y développent grâce aux voies de

Quand le chef-lieu du District du Maniema est transféré à Kindu, l'importance politico-administrative et économique de cette dernière localité est montée d'un cran. C'est pourquoi, nombre de travaux de voirie y ont été entrepris pour lui donner une visibilité conforme à son rang.

Les documents d'archives montrent qu'en 1946, le Gouvernement Général a alloué un crédit de 993.000 frs à la voirie de Kindu et la Province de 32.750,234 frs pour les mêmes travaux[359]. Avec ce budget, on a achevé, en 1950, le terrassement de deux avenues d'accès à la colline du District et on a débuté l'asphaltage et le drainage de la première tranche des avenues Mgr Callewaerts (Mission), Baron Dhanis (avenue principale allant du Collège Enano au port) et de la route de la colline du District, soit au total 840 m de longueur et 7.498 m² de surface couverte d'asphalte[360]. Tous ces travaux se sont terminés en 1953. Les autres avenues du centre-ville ont été asphaltées en 1955 et en 1956[361].

Avant cela, en 1952, l'administration coloniale avait procédé à l'aménagement du carrefour de Tongoni et des abords du Monument Lippens-De Bruyne à Kasongo[362].

D'une manière générale, le programme du Gouvernement Général de construction et de modernisation des routes comme de la voirie urbaine a été stoppé avec l'avènement de l'indépendance du Congo.

SECTION 5 : EVOLUTION STATISTIQUE DU RESEAU ROUTIER

Dans cette section, notre intention est d'analyser l'évolution quantitative des routes construites au Kivu-Maniema de 1921 à 1960. Cet objectif ne peut être atteint qu'à travers l'examen des données statistiques à notre possession. Et pour la clarté de l'exposé, nous partirons d'une vision globale en présentant l'évolution générale des routes dans la région sous étude, avant de nous étendre sur les routes d'intérêt général, les routes d'intérêt local et les routes privées.

Dans chaque paradigme d'analyse et en vue de mieux faire ressortir l'évolution du réseau routier du Kivu-Maniema, nous essayerons d'établir un

---

communication ferroviaire, fluviale et routière. D'autre part, il faut souligner la position géographique de Kindu. Si Kasongo est une localité excentrée et enclavée, difficilement accessible, Kindu est plus ou moins au centre du District du Maniema. Le réseau routier qui s'y développe permet d'atteindre, à partir de Kindu, tous les territoires du District ; ce qui n'est pas le cas pour Kasongo. Au finish, seul le territoire de Kabambare serait un peu plus éloigné de Kindu si cette dernière localité venait à abriter le District. Bruxelles, Min. AE, A.A., *RCB*, Rapp. Ann (195)3, Conseil de province du Kivu, session de 1949.

[359] Rapp. Ch. : 1945-1946, *op.cit,* p. 218.

[360] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RC*, Rapp. Ann (39)3, Conseil de province du Kivu, Rapport de 1950.

[361] Bruxelles, Min. AE, A.A, *RA/CB*, Rapp. Ann (41)3, Conseil de province du Kivu 1955.

[362] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/TP*, portefeuille 174: Rapport annuel Kivu 1952.

parallélisme avec, soit avec la situation globale du Congo belge, soit avec celle des autres provinces de la colonie durant la période choisie[363].

Quatre points constitueront l'essentiel de cette section. D'abord, l'évolution globale du réseau dans le Kivu-Maniema, ensuite la croissance des RIG, puis celle des RIL et enfin, le développement des routes privée

1. Evolution statistique globale du réseau routier du Kivu-Maniema[364]

Tableau 2 : Situation des routes

Années	**RIG** *(Km)*	**RIL** *(Km)*	**Routes privées** *(Km)*	**Total Kivu** *(Km)*	**Accroissement annuel**	**Taux de croissance** *(en %)*	**Total Congo** *(Km)*	**% Routes Kivu**
1909	-	-	-		-	-	223	-
1917	-	-	-		-	-	445	-
1920	-	-	-		-	-	2550	-
1925	303		-		-	-	11791	-
1926	-	-	-		-	-	16839	-
1927	-	-			-	-	20281	-
1928	-	-			-	-	24051	-
1929	958	-	572	1530	-	-	26799	5,7
1930	1234	-	864	2098	568	27	29908	7,0
1931	1698	-	925	2623	525	20	35144	7,4
1932	1717	314	928	2959	336	11,3	38766	7,6
1933	1877	223	775	2875	-84	2,9	42756	6,7
1934	1806	577	793	3176	301	9,4	49151	6,4
1935	1227	1346	1010	3583	407	11,3	54002	6,3
1936	1325	1836	1319	4480	897	20	61171	7,3
1937	1375	2476	1661	5512	1032	18,7	68175	8,0
1938	1420	3416	1443	6279	767	12,2	70730	8,8
1939	1457	3940	1480	6877	598	8,7	74039	9,2
1940	1621	4232	1589	7442	565	7,6	77347	9,6
1941	1690	4200	1800	7690	248	3,2	80660	9,5
1942	1705	4203	2025	7933	243	3	83968	9,4
1943	1724	4570	2222	8516	583	6,8	87277	9,7
1944	1798	4694	2263	8755	245	2,8	90586	9,6

[363] L'examen des données statistiques d'un domaine aussi complexe que les travaux publics n'est pas toujours aisé à cause de deux faits qui ont attiré notre attention. D'une part, l'indisponibilité de certaines données tant au Congo qu'en Belgique et d'autre part, une certaine discordance entre les chiffres récoltés dans les documents d'archives et entre ceux-ci, ceux trouvés dans les travaux et dans les documents officiels édités. Il fallait confronter toutes ces données et retenir celles qui sont les plus fiables. Des fois, nous avons été amené à faire la moyenne arithmétique. L'analyse statistique nous a été très utile dans le décorticage des données brutes chiffrées. Toutefois, là où les données faisaient défaut, nous nous sommes servi du pis-aller de l'historien, à savoir l'hypothèse en vue d'étayer nos affirmations. Nous n'avons pas pu évoluer dans les analyses jusqu'en 1960, faute de documentation et de données statistiques. C'est pourquoi, nous nous arrêterons à l'année 1958 pour laquelle les chiffres ont été accessibles.

[364] Le tableau ci-dessus a été élaboré à partir des statistiques tirées des rapports aux chambres législatives, des archives des Travaux publics, du Gouvernorat Général, du Conseil de province du Kivu/Costermansville, des différents rapports du Congo belge (RCB, RC, RA, RA/CB, RA/TP), ainsi que du livre de HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo …*, *op. cit*., p. 383.

1945	2021	4751	2360	9132	377	4,1	92067	9,9
1946	2027	4850	2294	9171	39	0,4	94409	9,7
1947	2060	5360	2360	9780	609	6,2	100524	9,7
1948	2098	5900	2200	10198	418	4	108498	9,4
1949	2130	6220	2124	10474	276	2,6	111971	9,3
1950	2156	6648	2238	11042	568	5,1	114355	9,6
1951	4360	4900	2343	11603	561	4,3	117436	9,8
1952	4749	5333	2936	13018	1415	10,8	119891	10,8
1953	4764	5949	3302	14015	997	7,1	123108	11,3
1954	4768	6665	2981	14414	399	2,7	133443	10,8
1955	5376	6871	3087	15334	920	5,9	135485	11,3
1956	5419	6896	3246	15561	227	1,4	139051	11,2
1957	5443	7404	4708	17555	1194	6,8	140676	12,4
1958	5453	7575	4829	17857	302	1,7	145213	12,3

Il ressort de ce tableau que la croissance du réseau routier du Kivu-Maniema est en général soutenue. La région du Kivu-Maniema est passée de 1.530 km de routes en 1929 à 17.857 km en 1958, soit une augmentation totale de 16.327 km en 29 ans, et une augmentation moyenne de 535,9 km de routes par an.

L'extension du réseau routier du Kivu-Maniema est constante malgré les différentes conjonctures par lesquelles cette région est passée. Le souci de l'administration coloniale de faire des voies de communication en général et de la route en particulier, une priorité pour le développement économique de toutes les régions du Congo belge est, sans nul doute, à la base de cette croissance notable.

Cependant, au regard des statistiques, le réseau routier du Kivu-Maniema a, connu un ralentissement relatif en 1933. Selon le tableau ci-dessus, on est passé de 2.959 km de routes en 1932 à 2.875 km en 1933, soit -84 km. Cette situation s'expliquerait par une réalité indéniable : 1933 est l'année au cours de laquelle l'arrêté royal du 29 juin 1933[365] a créé la Province de Costermansville qui englobera en son sein dès le 29 septembre 1933, deux Districts à savoir le Kivu et le Maniema, issus de la Province Orientale. Cette décision a occasionné une nouvelle répartition des entités administratives territoriales, faisant perdre aux Districts du Kivu et du Maniema certains territoires, notamment Lowa, Beni et Lubero avec toutes leurs infrastructures routières. Il a fallu attendre l'année 1935 pour que certains territoires comme Lubero et Beni intègrent la Province de Costermansville[366].

En termes de croissance annuelle en kilomètres de routes construites, il faut dire que le Kivu-Maniema a connu de 1929 à 1958, une évolution en dents de scie comportant plus de phases de régression que d'accroissement. Dans cette optique, il se dégage que la plus longue phase de recul va de 1938 à 1942. Cette conjoncture trouverait son explication dans un ralentissement quasi général des activités économiques à la veille et au début de la Deuxième Guerre mondiale. En outre, avec la guerre, la plupart des Européens employés sur les chantiers routiers, comme ceux

[365] B.A. 1933, p. 520
[366] B.A. 1935, p. 256.

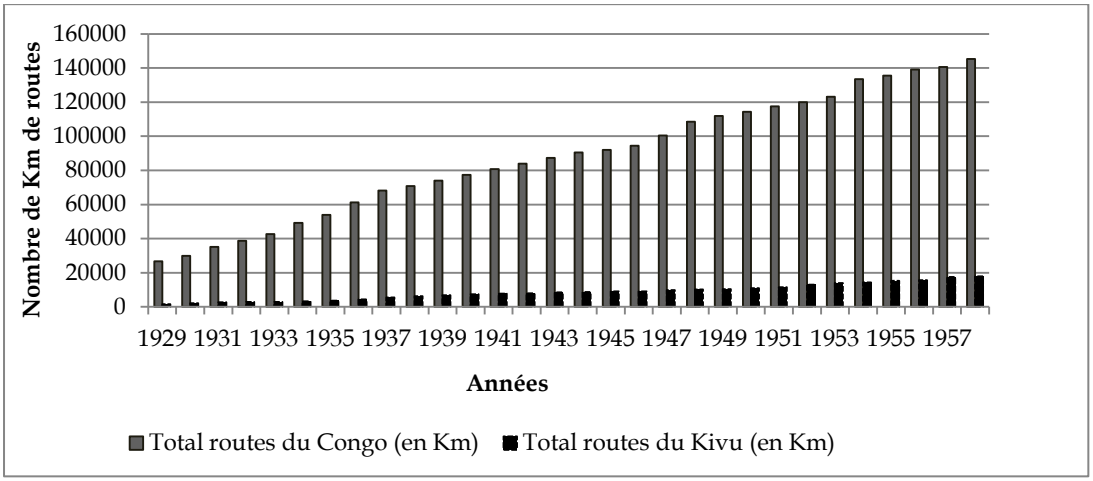
des autres secteurs qui sont allés en vacances, ne sont plus rentrés à temps au Congo. Ils étaient obligés d'attendre le dénouement du conflit pour rejoindre leurs postes d'attache. Pendant ce temps, au Congo belge, l'effort économique de guerre pousse l'administration coloniale à orienter la main-d'œuvre vers l'exploitation minière et agricole. C'est seulement après une certaine maitrise de la situation que la construction des routes reprend progressivement au Kivu-Maniema en 1939, avant d'atteindre sa vitesse de croisière à partir de 1944.

Relevons qu'en 1946, seulement 36 km sont ajoutés à l'ensemble du réseau routier du Kivu-Maniema. La raison de cette faible croissance serait la fin de la Deuxième Guerre mondiale qui nécessitait forcément une reconversion économique et le renouvellement du personnel européen. De jeunes cadres ingénieurs qui arrivent pour la première fois en Afrique ont besoin d'un peu de temps pour s'adapter aux conditions de travail sur les chantiers.

Pour ce qui est de la croissance du réseau, il apparait au tableau ci-dessus que l'année 1952 est la plus prolifique avec 1.415 km de routes par rapport à l'année précédente. Cela se comprend lorsqu'on sait que durant cette année-là, toutes les batteries sont mises en marche pour l'exécution du Plan décennal.

Concernant le taux de croissance global moyen des routes au Kivu-Maniema de 1930 à 1958, il est de 7,8% par an ; ce qui n'est pas du tout mal. En examinant attentivement ce tableau, on relève que le taux le plus élevé se situe en 1930 avec 27% et le plus bas en 1933 avec -2,9%. Le taux de croissance du réseau routier de 1930 est considéré comme le couronnement des travaux d'envergure entrepris par l'administration provinciale, les entreprises et les colons suite au programme de mise en valeur du Kivu-Maniema.

Fig. 2 : Evolution du réseau routier du Kivu-Maniema par rapport à celui du Congo belge



Source : voir tableau ci-dessus, p. 56.

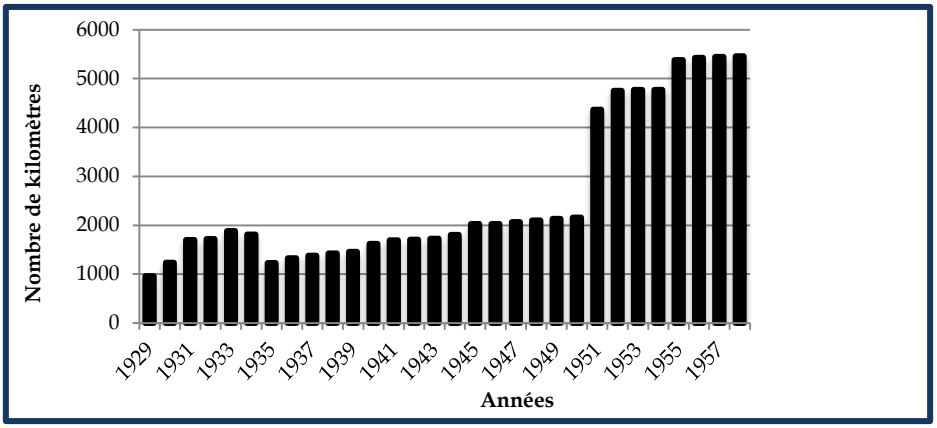
Comparativement à l'ensemble du réseau routier du Congo belge, la croissance quantitative du réseau routier du Kivu-Maniema est, globalement et malgré l'absence de certaines données statistiques, constante. En effet, si le réseau routier du Kivu-Maniema représentait seulement 5,7% de l'ensemble du réseau routier de la colonie en 1929, ce chiffre a été revu à la hausse 29 ans plus tard. Car en 1958, le Kivu-Maniema possède 12,3% des routes du Congo ; la moyenne annuelle étant de 9,5%. C'est donc une bonne performance quand on mesure la précarité des conditions naturelles de la région.

Quand on scrute davantage le rapport entre le réseau du Kivu-Maniema et celui de l'ensemble du Congo belge, on remarque que l'évolution est globalement positive nonobstant quelques années au cours desquelles il y a un recul, notamment de 1933 à 1935 et de 1948 à 1949. Cette baisse est due au fait que la Province de Costermansville venait d'être créée en 1933 et l'administration était encore en train de se mettre en place avant de se lancer dans les travaux d'envergure. Quant à la deuxième période qui couvre les années 1948 et 1949, le repli semble être consécutif à la nouvelle vision qui consiste à améliorer le réseau existant plutôt que de continuer à construire de nouvelles routes. Cette politique a poussé l'administration à porter un coup d'arrêt, éphémère certes, à l'accroissement du réseau routier de la colonie et partant, du Kivu-Maniema.

2. Croissance des routes d'intérêt général

Le réseau des routes d'intérêt général a connu une évolution notable au Kivu-Maniema pendant la période coloniale.

Fig. 3 : Evolution des RIG au Kivu-Maniema



Source : voir tableau ci-dessus, p. 56.

De l'observation du graphique, il apparait que les routes d'intérêt général ont connu, au Kivu-Maniema, une croissance avec parfois des bonds frappants. En général, les RIG sont passées de 958 km en 1929 à 5.453 km en 1958, soit un

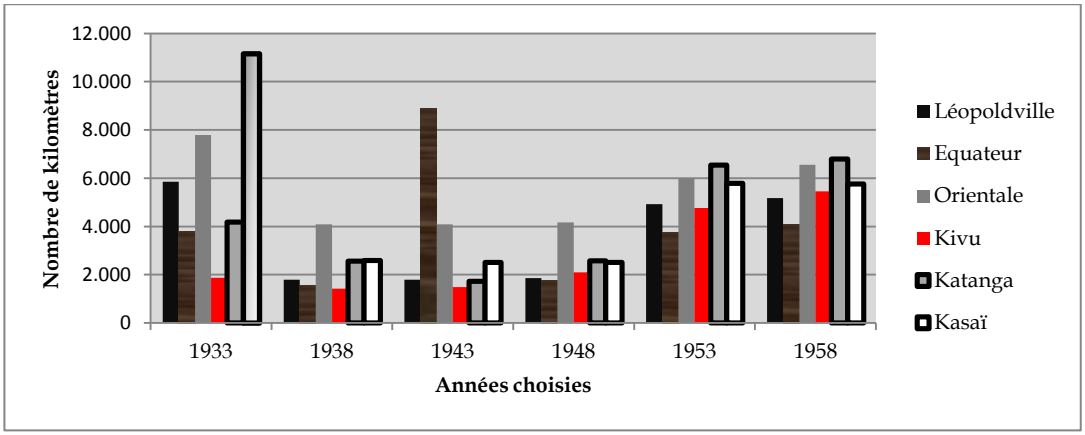
accroissement significatif de 4.495 km en 29 ans, ce qui représente une moyenne annuelle de 188,034 km de routes construites.

Parlons à présent de la croissance annuelle des RIG au Kivu-Maniema d'autant plus que le graphique présente des situations particulières qui méritent explications. En 1935, il y a recul considérable des RIG avec le taux de croissance le plus bas, soit -47,1 %. Cette diminution est consécutive à l'entrée en vigueur le 1er avril, de la première classification des routes du Congo belge décidée par le décret du 5 décembre 1933[367]. Dans le but d'alléger les dépenses budgétaires de la colonie, la plupart des RIG ont été portées dans la catégorie des RIL.

Quant au taux de croissance annuel moyen des RIG au Kivu-Maniema, il se situe à 4,6%, soit un peu moins que le taux moyen annuel de l'ensemble du réseau routier de la région qui est de l'ordre de 7,8%. Dans le même ordre d'idées, l'année 1951 détient le taux d'accroissement le plus élevé avec 50,5% par rapport à l'année précédente à cause de la reprise par l'Etat de la plupart des routes d'intérêt local et des routes privées suite à l'exécution du Plan décennal.

Le graphique qui suit donne un aperçu des RIG du Kivu-Maniema par rapport à d'autres provinces du Congo belge.

Fig. 4 : Comparaison entre les RIG du Kivu-Maniema et celles des autres provinces du Congo belge



Sources : Rap. Ch. 1933, 1938, 1943, 1948, 1953, 1958 (passim) ; HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo …*, *op.cit.*, p. 383.

De ce graphique il transparaît clairement que la situation des RIG en province du Kivu n'était pas reluisante pendant la période coloniale. En effet, en 1933, le Kivu-Maniema occupe la dernière position avec 1.877 km de RIG, soit 5,4% du total des RIG du Congo belge. Cinq ans plus tard, il conserve cette position. Avec la classification des routes décrétée en 1938, les RIG provinciales connaissent une diminution de 457 km transférés à d'autres catégories de routes, soit 10,12% du total

[367] DEVROEY, E., *Le réseau routier au Congo Belge … op.cit.*, p. 78.

de routes de toutes les provinces réunies. En 1943, en plein effort de guerre, une légère croissance de 62 km, soit 10,7% de routes s'observe dans les statistiques de la Direction des Travaux Publics du Kivu-Maniema.

En 1948, la nouvelle classification routière promulguée durant l'année, propulse le Kivu à la quatrième position après la Province Orientale, le Katanga et le Kasaï et ce, devant les provinces de Léopoldville et de l'Equateur. Le Kivu compte alors 1.884 km, soit 14,41% de RIG.

En 1953, le Kivu occupe l'avant dernière place avec 14,98%. Ce qui est encourageant à ce niveau, c'est de constater que le kilométrage de RIG du Kivu a sensiblement augmenté de 2.666 Km en cinq ans. En outre, l'écart en kilométrage de routes est sensiblement réduit entre le Kivu et les autres provinces. Cela prouve que les travaux routiers ont connu un regain nouveau dans la province. Il fallait attendre 1958 pour voir le Kivu reprendre la quatrième position aux dépens de Léopoldville et de l'Equateur. Son pourcentage de RIG est, durant cette année, de l'ordre de 16,13%.

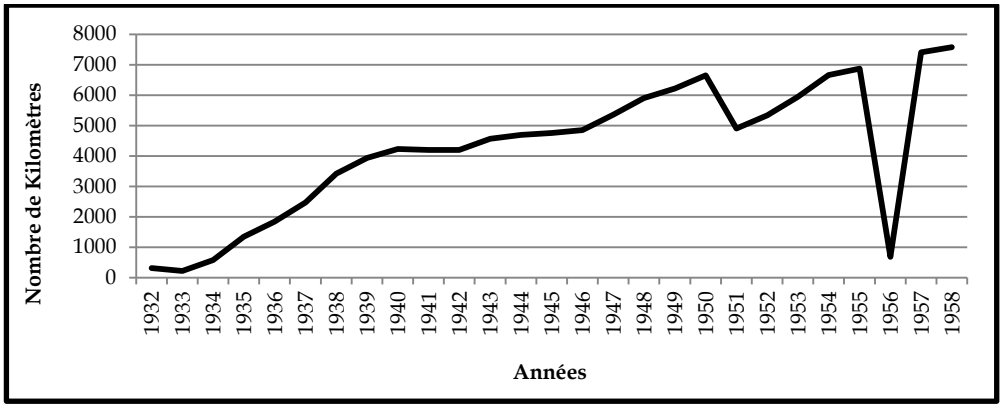
En définitive, mises à part les différentes classifications routières décidées par le Gouvernement Général en fonction des besoins économiques de la colonie, les RIG du Kivu-Maniema ont notablement augmenté. Entité administrative excentrée du Congo où la colonisation s'est implantée tardivement, le Kivu-Maniema a réalisé des progrès non moins négligeables dans le domaine des infrastructures routières financées et entretenues par le pouvoir colonial, avoisinant et même dépassant certaines provinces dans lesquelles la construction des routes avait débuté avant la fin de l'EIC[368].

3. Développement des routes d'intérêt local

Les RIL du Kivu-Maniema ont aussi bénéficié des efforts l'administration coloniale. Elles se sont développées partout dans la région.

[368] Nous pensons particulièrement à la Province de Léopoldville, surtout dans sa partie du Bas-Congo actuel, où il existait déjà au XIX^{e} siècle, la route des caravanes.

Fig. 4 : Evolution des RIL du Kivu-Maniema



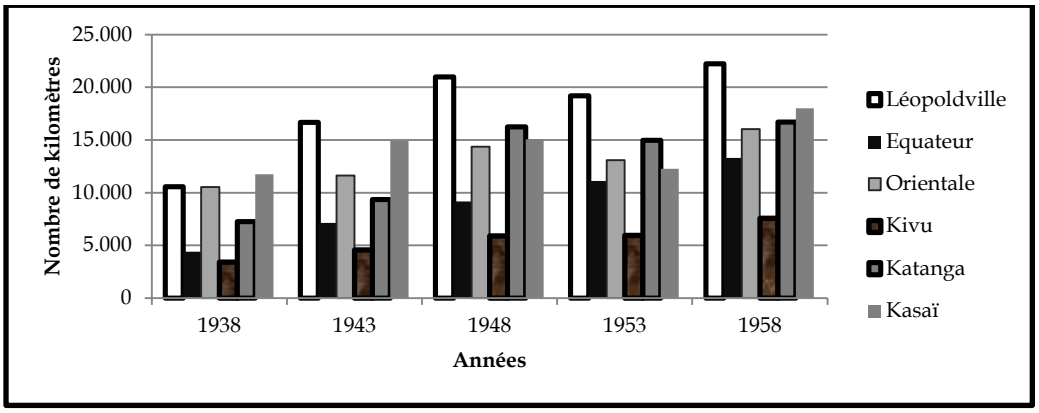
Source : PROVINCE DU KIVU, *Document … op.cit.*, p. 72.

Dans l'ensemble, la croissance des RIL est importante avec un taux de croissance moyen de 7,53% par an. Trois années présentent des diminutions particulièrement significatives : 1933 avec -91 km, soit un taux de croissance de -40,8% à cause de la création de la province de Costermansville ; 1941 avec un accroissement de -31 km par rapport à l'année précédente, soit un taux de croissance de -0,7% et 1951 avec une forte involution de l'ordre 1.748 km, soit -35,6%. Ces reculs sont dus aux nouvelles classifications routières et à la volonté d'alléger la tâche des circonscriptions indigènes.

En effet, en 1941, en 1951 et en 1956, beaucoup de RIL ont été versées dans la catégorie de RIG. Par contre, en 1935, le Kivu-Maniema a enregistré la plus forte augmentation en matière de RIL avec 796 km par rapport à l'année 1934, soit un taux de croissance de 57,1 %. Cet envol fut le fruit de la mise en application de la classification routière de 1933 qui accordait plus de routes aux circonscriptions indigènes. Néanmoins, le taux de croissance le plus élevé se situe en 1934 avec 61,3%. Cette situation a été rééditée en 1957 lorsqu'on est revenu sur la décision de 1956 ayant créé un déséquilibre dans les RIL.

Il est aussi intéressant d'avoir une idée du développement des RIL au Kivu-Maniema par rapport à d'autres provinces. Le graphique ci-dessous peut éclairer à ce sujet.

Fig. 5 : Evolution des RIL dans les provinces du Congo belge[369]



Sources : Rap. Ch. 1933, 1938, 1943, 1948, 1953, 1958 (passim) ; HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo …*, *op.cit.*, p. 383.

Au regard de ce graphique, l'évolution des RIL au Kivu-Maniema contraste bien avec celle des RIG. On remarque que le Kivu-Maniema occupe, depuis 1938 jusqu'à l'indépendance, la dernière position parmi toutes les provinces du Congo belge. Cela serait certainement dû au fait que ses circonscriptions indigènes ont été créées plusieurs années après toutes les autres. C'est donc dire que le Kivu-Maniema accusait un grand retard, tant dans l'installation d'une administration locale solide, que dans sa véritable colonisation, et partant, dans sa mise en valeur.

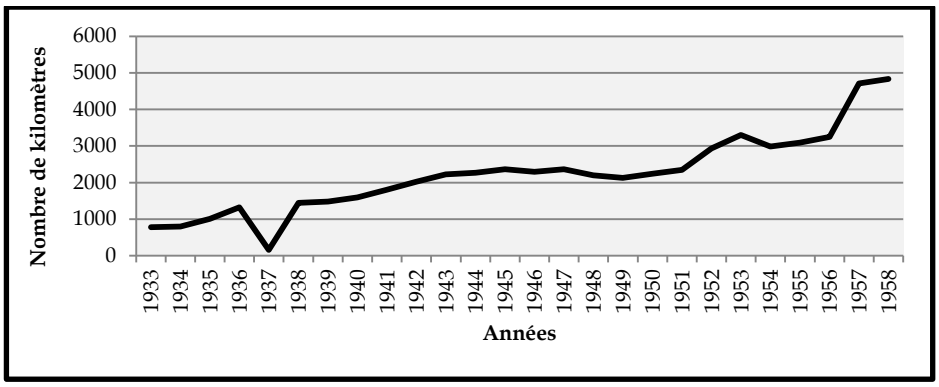
Ajoutons que les différentes classifications routières avaient, dans une certaine mesure, préjudicié la croissance des routes d'intérêt local qui, chaque fois, intégraient la catégorie des routes d'intérêt général.

4. Progression des routes privées

Lors de nos recherches documentaires, nous avons pu trouver les statistiques suivantes, sur les routes privées au Kivu-Maniema.

[369] Graphique confectionné sur base de données collectées dans les documents d'archives des Travaux publics, du Gouvernement Général, du Conseil de Province du Kivu, et des rapports aux chambres législatives. Dans les comparaisons des routes entre les Provinciales, nous avons pris un intervalle de 5 ans juste pour donner une idée de la place du Kivu-Maniema dans le secteur des routes.

Fig. 6 : Evolution des routes privées au Kivu-Maniema



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique… op.cit.,* p. 73.

Le graphique ci-dessus présente, dans l'ensemble, une croissance relativement continue des routes privées de 1933 à 1958. En effet, les routes privées du Kivu-Maniema sont passées de 775 km en 1933 à 4.829 km en 1958, soit une augmentation de 4.054 km en 25 ans, ce qui représente un accroissement annuel moyen de 162,16 km et un taux de croissance annuel moyen de 6,41%.

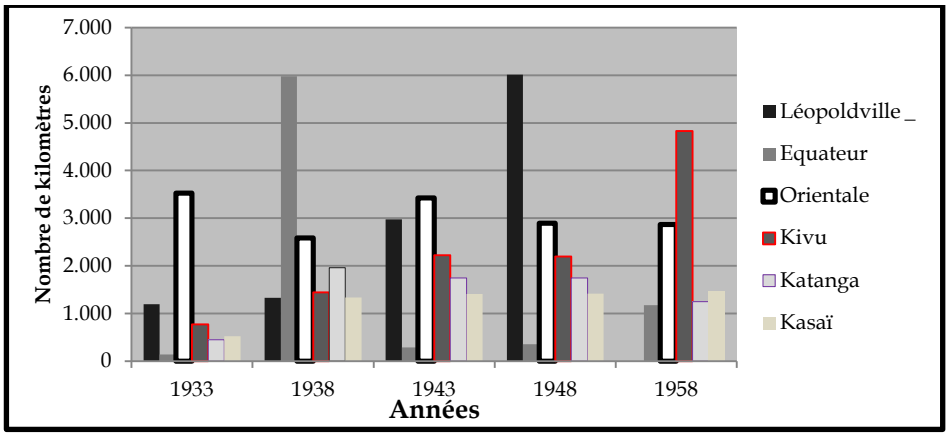
Les bonds en avant enregistrés durant les années 1938, 1952-1953 et 1957 trouvent leur explication dans le fait que les entreprises privées ont redoublé d'efforts pour désenclaver leurs gisements au moment où l'exploitation de nouveaux minerais (le cas de la monazite et du béryl) et des produits agricoles atteint son paroxysme dans la région et à l'exécution du Plan décennal.

Quant au reflux des années 1937, 1949 et 1954, il est le fruit de nombreuses restructurations intervenues dans l'évolution du réseau routier du Congo belge en général et du Kivu-Maniema en particulier. Comme indiqué tout au long de nos analyses, lors de ces restructurations, la plupart des routes privées étaient chaque fois incorporées dans la catégorie des RIL ou des RIG.

Il faut noter que le taux de croissance le plus élevé des routes privées se situe en 1957, soit 31% par rapport à l'année 1956. Par contre, le taux de croissance le plus bas est enregistré en 1938, soit -15,1%.

Par rapport à d'autres provinces, la situation des routes privées se présente de la manière suivante :

Fig. 7 : Comparaison des routes privées entre les provinces du Congo belge [370]



Sources : Rap. Ch. 1933, 1938, 1943, 1948, 1953, 1958 (passim) ; HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo …*, *op.cit.*, p. 383.

Ce graphique dévoile que chaque province a suivi sa trajectoire particulière en matière de routes privées. En 1933, il montre que la province de Costermansville est la troisième à disposer de plus de kilomètres de routes privées après la province Orientale et celle de Léopoldville[371]. La place intéressante que s'adjuge le Kivu-Maniema s'explique par le fait que dans cette région, la plupart des routes ont été construites par les sociétés minières et cotonnières, les colons et les missions religieuses mus par la ferme volonté de raccorder leurs gisements, exploitations et stations missionnaires aux centres d'approvisionnement et d'évacuation de leurs productions et d'évangélisation.

En 1938, le transfert dans la catégorie des RIG et le rachat de certaines routes privées par l'Etat, occasionne la diminution en nombre de kilomètres des routes privées au Kivu-Maniema par rapport à d'autres provinces. Cette région occupe désormais la quatrième position alors que l'Equateur qui était cinquième en 1933 est propulsé à la première position, devançant même la Province Orientale.

En 1943, les sociétés minières dont l'exploitation progresse grâce à l'effort économique de guerre, continuent à connecter leurs exploitations aux routes d'intérêts général et local ; ce qui provoque un accroissement des routes privées et place le Kivu-Maniema à la deuxième position.

[370] Graphique réalisé grâce aux statistiques tirées des rapports aux chambres législatives, des rapports du Conseil du Gouvernement provincial de Costermansville (Kivu), des archives des Travaux publics, du Gouvernement Général.

[371] La Province Orientale a accueilli le plus de routes à cause du projet du roi Léopold II de tracer une route qui relierait le Congo belge à l'Egypte en passant par le Soudan. Quant à Léopoldville, elle regroupait le Bas-Congo par où les routes ont été les premières à être tracées au Congo belge. Cette dernière province avait toujours abrité la capitale de la colonie et, même actuellement, du Congo indépendant. Voir, sur la Province Orientale, BLANCHARD, CH. et al., *op.cit.*, p. 37.

La diminution du nombre de routes privées au Kivu-Maniema en 1948 est consécutive à l'intégration de certaines routes privées dans la catégorie des routes d'intérêt général opérée par la classification décidée au cours de cette année.

La construction des routes privées au Kivu-Maniema atteint le pinacle en 1958 avec 4.829 km faisant de cette région la deuxième après l'Equateur. C'est un signe probant que la construction des routes privées n'avait jamais faibli au Kivu-Maniema.

Cette analyse prouve que le Kivu-Maniema a connu une croissance remarquable de son réseau routier pendant la colonisation belge. Dans tous les cas, à l'indépendance du Congo belge, cette région disposait d'un réseau routier qu'il fallait, non seulement accroître, mais aussi et surtout améliorer et entretenir.

SECTION 6 : ORIENTATIONS ET CARACTERISTIQUES DU RESEAU ROUTIER DU KIVU-MANIEMA

1. Orientations des axes routiers

L'orientation des axes routiers peut être déterminée par le relief[372], la localisation des exutoires économiques et les centres administratifs, économiques, touristiques et religieux. Pendant la période coloniale, les routes du Kivu-Maniema, en fonction de la localisation des exutoires de sa production agricole et minière – les ports de Matadi et de Dar-es-Salaam – suivent trois orientations principales : vers l'ouest, vers l'Est et vers le nord.

Examinons spécifiquement chaque orientation :

1.1. Orientation Est-Ouest (vers le port de Matadi, océan Atlantique)

L'orientation Est-ouest des voies de communication, et singulièrement des voies routières, est prédominante au Kivu-Maniema. Cette situation résulte de la politique coloniale, comme l'affirmait en 1928, l'Ingénieur Van Leeuw : « *Notre politique des voies de communication doit toujours avoir pour premier but de drainer le trafic vers l'océan Atlantique, mais de laisser cependant toute liberté aux produits de gagner les marchés européens par la voie la plus économique* »[373].

Depuis la fin du XIX^{e} siècle, la politique coloniale en matière de transport est essentiellement axée sur la volonté de transporter les produits agro-pastoraux et miniers exploités dans la colonie vers les ports de l'Atlantique et pour le cas d'espèce, le port de Matadi. Vu sous cet angle, les routes à construire devaient permettre le

---

[372] BRECHON, F., *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450)*, Thèse pour le doctorat nouveau régime d'histoire, Université Lumière Lyon 2, 2000, p. 37 (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2000/brechon_f#p=376&a=TH.back.3.2.1.1), consulté le 9 octobre 2014.

[373] VAN LEEUW, L., « Réseau ferré et réseau routier de la Colonie », in *Revue Economique Internationale*, 20^{e} année, vol. 1, n° 2, février 1928, p. 299.

déplacement des produits d'exportation vers les chemins de fer et le fleuve Congo d'où ils devaient gagner ce port avant d'être embarqué dans des bateaux pour Anvers, en Belgique. Cette façon de faire prit, dans les années 1940, le nom de « *la politique de la voie nationale* ».

La primauté de la « *voie nationale* » est observée à travers les sommes d'argent investies dans les voies de communication et les facilités tarifaires accordées aux produits transitant par l'océan Atlantique. L'objectif poursuivi est de décourager les transporteurs qui s'obstinent à exporter par l'océan Indien.

Avec cette politique, la structure géographique de l'économie du Kivu-Maniema, ses importations et ses exportations sont orientées vers l'ouest. Et pourtant, le Nord-Kivu, le Sud-Kivu ainsi que l'Est du Maniema font partie de l'hinterland naturel respectivement des ports de Mombasa et de Dar-es-Salaam sur l'océan Indien[374].

De plus, les distances qui séparent le Kivu-Maniema de l'océan Atlantique sont énormes et les transbordements nombreux par rapport à la voie de l'Est qui serait de loin plus intéressante et moins onéreuse. En effet, il faut parcourir 3.779 km par voie terrestre avec 6 ruptures de charge entre Bukavu et Matadi. A cette distance déjà très importante, il faut ajouter les difficultés naturelles du milieu : les escarpements dans la dorsale ouest du *rift valley* et une immense zone forestière dans la cuvette centrale[375].

Les autres centres du Kivu-Maniema ne sont pas non plus proches de Matadi, tel que renseigne le tableau ci-dessous

Tableau n° 3 : Les itinéraires d'évacuation à partir de Bukavu, Goma et Beni

Itinéraire	**Total** *(Km)*	**Voie d'eau** *(Km)*	**Rail** *(Km)*	**Route** *(Km)*	**Ruptures de charge** *(Nombre)*	**Manutentions** *(Nombre)*	**Durée** *(Jours)*
BKV-Kisangani Kisangani-Kin Kin-Matadi TOTAL : Bukavu-Matadi via Kisangani	2.732	1.734 1.734	 366 366	632 632	 2	 3	 26 Bukavu-Kinshasa et plus ou moins 31 Kin-Bukavu
Bukavu-Kalundu Kalundu-Kalemie Kalemie-Kindu Kindu-Ubundu Ubundu-Kisangani		 345 310 	 714 125	135			

[374] HUYBRECHTS, A., *Transports et structures ..., op.cit*., p. 72.
[375] DREVET, J.F., *op. cit*., p. 57.

Kisangani-Kin Kin-Matadi TOTAL : Bukavu-Matadi via Kindu	3.729	1.729 2.389	366 1.205	135	6	7	45 au minimum
Bukavu-Kalundu Kalundu-Kalemie Kalemie-Ilebo Ilebo-Kin Kin-Matadi TOTAL : Bukavu-Matadi via Ilebo	3.372	345 798 1.143	1.728 366 2.094	135 135	4	5	30 au minimum
Beni-Mambasa-Kisangani-Matadi	2.852	1.734	366	752	2	3	10 Beni-Kinshasa et 16 Kin-Beni

Source : DREVET, J.F., *op.cit.*, p. 53.

Ce tableau expose clairement la difficulté d'évacuer les produits ou d'approvisionner le Kivu-Maniema, particulièrement son chef-lieu, par la « *voie nationale* ». Il s'avère que la voie la plus longue est celle qui va de Bukavu à Matadi en passant par Kindu avec ses 3.729 km. Et pourtant, cette voie était très empruntée par les transporteurs privés comme la TRANSKAT et les sociétés minières. Il fallait, par cette voie, 6 semaines de voyage avec 6 ruptures de charge et 7 manutentions[376].

Bukavu-Matadi via Walikale-Stanleyville est la voie intermédiaire, longue de 2.732 km avec 2 ruptures de charge et 3 manutentions pour une durée moyenne de 28,5 jours. Cet axe était très exploité à l'époque surtout par les Vicicongo qui avaient la charge du transport routier entre Goma et Stanleyville.

La voie Bukavu-Port Francqui (Ilebo)-Léopoldville-Matadi est un peu plus courte mais la durée du voyage est grande à cause des difficultés qu'elle présentait : 4 ruptures de charge et 5 manutentions, ce qui est excessif.

La voie Beni-Stanleyville-Léopoldville-Matadi n'est pas très intéressante. Certes, Beni se trouve dans un milieu producteur de café, mais ce centre occupe pratiquement l'extrémité nord du Kivu-Maniema et ne saurait être utile pour toute la région si le trafic s'arrêtait par là.

Il faut enfin noter la faible contribution des voies routières dans le transport des biens et des personnes par la « *voie nationale* » de Bukavu à l'océan Atlantique.

---

[376] Les 7 manutentions se font, au départ de Bukavu, à Uvira (pour le bateau), à Albertville (Kalemie) (pour le train), à Kindu (pour le bateau), à Ponthierville (Ubundu) pour le train, à Stanleyville (Kisangani) pour le bateau, à Léopoldville (Kinshasa) pour le train et à Matadi pour le bateau.

Tableau n° 4 : Comparaison entre les voies de communication qui relient Bukavu et Beni à Matadi

Itinéraire	**Total**[377] *(km)*	**Route** *(km)*	**Pourcentage** *(%)*
Bukavu-Matadi via Walikale-Stanleyville	2.732	632	23,1
Bukavu-Matadi via Kalundu-Albertville-Kindu	3.729	135	3,62
Bukavu-Matadi via Albertville-Ilebo (Port Francqui)	3.372	135	4
Beni-Matadi via Mambasa-Stanleyville	2.852	752	26,36

Source : DEVRET, J.F., *op.cit.*, p. 67.

Ce tableau parle de lui-même. Le rapport entre la route et les autres voies de communication (voies d'eau et de fer) est en défaveur de la route. En réalité, cette dernière intervient seulement à 26,36% dans la voie Beni-Mambasa-Stanleyville-Léopoldville-Matadi. Dans la voie Bukavu-Matadi via Walikale et Stanleyville, la route occupe 23,1%. Pour les deux autres voies restantes, seul le tronçon Bukavu-Kalundu est emprunté comme voie routière à raison de 4 %. Ce qui est insignifiant par rapport à la longueur totale de la voie.

Cet état de choses découle de la politique coloniale des transports qui minimisait la route au profit des autres voies de communication ; la route étant appelée à jouer un rôle secondaire de relai entre l'arrière-pays, le rail et la voie d'eau[378].

Tout compte fait, la « *voie nationale* », telle que décrite dans cette étude, n'était pas la mieux indiquée pour assurer le désenclavement du Kivu-Maniema et faciliter ses échanges avec l'étranger. La durée du voyage entre Bukavu et l'exutoire maritime de Matadi, au maximum trois mois, occasionnait des risques de perte et d'avarie des marchandises.

Cependant, malgré tous ces inconvénients, les exportations et les importations du Kivu-Maniema passaient, prioritairement, par la « *voie nationale* ».

1.2. Orientation vers l'Est (les ports de l'océan Indien)

La voie de l'Est, celle qui relie le Kivu-Maniema aux ports de l'océan Indien, est plus courte que la voie de l'ouest, donc la « *voie nationale* ». L'océan Indien est distant de 1610 km à vol d'oiseau du lac Kivu. C'est une route sans une grande forêt à traverser, mais qui doit franchir le *rift valley* oriental.

Malheureusement, ici aussi, la prépondérance des voies d'eau et de fer sur la route est manifeste.

---

[377] Dans ce total, il y a des tronçons de chemins de fer et de voie d'eau.

[378] OIRP, *op.cit.*, p. 342.

Tableau n° 5 : Les itinéraires vers l'océan Indien à partir de Bukavu, Goma et Beni

Itinéraire	**Total** *(en Km)*	**Voie d'eau** *(en Km)*	**Rail** *(en Km)*	**Route** *(en Km)*	**% de km de routes**	**Ruptures de charge** *(Nombre)*	**Manutentions** *(en nombre)*	**Durée** *(en jours)*
Bukavu-Kalundu Kalundu-Kigoma Kigoma-Dar es Salam TOTAL : Bukavu-Dar es Salam	1.610	230 230	 1.245 1.245	**135** **135**	**8,38**	2	3	6 à 8
Goma-Kasese Kasese-Mombasa TOTAL : Goma-Mombasa	1.873		1.661 1.661	**212** **212**	**11,31**	1	2	8 à 10
Beni-Kasese Kasese-Mombasa TOTAL: Beni-Mombasa	1.791		1.661 1.661	**130** **130**	**7,25**	1	2	8 à 10

Source : DREVET, J.F., *op.cit*., p. 53 bis

Lorsqu'on emprunte la voie Kalundu-Kigoma pour Dar-es-Salaam, le tronçon routier parcouru à l'époque est exclusivement Bukavu-Kalundu (135 km sur 1.610 km), ce qui représente 8,38%. Quand on va de Goma à Mombasa via Kasese (Uganda), la route ne couvre que 212 km sur 1.873, soit 11,31% et de Beni à Mombasa via Kasese, elle ne représente que 7,25%. C'est donc dérisoire par rapport aux kilomètres de voie grappillés par le lac Tanganyika et le chemin de fer.

De toute façon, que ce soit du côté ouest que de celui de l'océan Indien, le voyage à partir du Kivu-Maniema était long et difficile. Il est vrai que le Kivu-Maniema était relié aux deux exutoires de l'Est et de l'ouest. Néanmoins, force est de constater que les contacts tant avec Matadi qu'avec Dar-es-Salaam n'étaient, à l'époque, ni souples ni économiques à cause du temps, des pertes et des dépenses engagées[379]. Quand on prend en compte toutes ces difficultés auxquelles on ajoute les nombreux transbordements ou ruptures de charge, on peut tirer la conclusion simple

[379] Pour la voie de l'Est, on note l'embouteillage des marchandises dans les entrepôts et la pénurie des wagons. ANONYME, « Activités des cercles », in *La voix du Congolais*, 4e année, n° 30, septembre 1948, p. 429.

que la « *voie nationale* », ou mieux la voie de l'ouest, était plus onéreuse et moins intéressante que la voie de l'Est, du moins pour le Kivu-Maniema.

En dépit de cela, pour l'administration coloniale, il était impérieux de promouvoir la « *voie nationale* » pour des raisons de nationalisme[380], mais aussi pour tenter de mettre en liaison les différentes zones économiques[381] et ainsi créer, plus tard, un vaste marché intérieur dans cet ensemble sous continental qu'était le Congo belge.

2. Caractéristiques du réseau routier du Kivu-Maniema

Parler des caractéristiques du réseau routier, c'est faire état des indices qui distinguent les routes du Kivu-Maniema des autres routes du Congo belge. Ces facteurs sont, à notre avis, d'ordre juridique et technique.

2.1. Qualité déficiente des routes

Au Kivu-Maniema, le climat et le relief ont été les adversaires contre lesquels les bâtisseurs des chaussées devaient mener une bataille continue. Ces conditions naturelles ont rendu l'établissement du réseau routier onéreux et ont requis un entretien ininterrompu à cause des fréquentes dégradations des chaussées. C'était, comme dit plus haut, un éternel recommencement des travaux, ce qui a nécessité la mise en œuvre d'un service d'entretien à la fois outillé et efficace.

En général, le relief du Kivu-Maniema, avec des altitudes oscillant entre 500 m à l'ouest et plus de 2000 m à l'Est, impose aux routes des profils longitudinaux très variés. Il faut adapter le tracé routier au terrain surtout lorsqu'elles traversent la région montagneuse orientale. C'est pourquoi, la largeur des routes principales du Kivu est d'environ 5 m si elles ne sont pas asphaltées et de 6 m lorsqu'elles le sont pour permettre le croisement aisé des véhicules lourds et rapides tant sur sections droites qu'en courbes.

Les exemples dans ce cas sont légion, mais épinglons à titre illustratif les routes des escarpements de Ngomo (sur la route Bukavu-Kamaniola), des cols de Kabasha (sur la route Rutshuru-Beni), de Mizangara[382] et de Mufa (sur l'axe Bukavu-Mwenga), de Zaha en territoire rwandais (sur le tronçon Bugarama-Cyangugu-Bukavu), etc. A ces endroits, la route est enserrée entre des rochers qui rendent difficile son élargissement. On est obligé de suivre les caprices du terrain, ce qui confère à la route une sinuosité impressionnante. Cela perturbe la circulation, parce que la largeur de la route est réduite, les détours nombreux et les distances

---

[380] On y reviendra au quatrième chapitre.

[381] Cet aspect sera détaillé dans l'occupation économique de l'espace, au troisième chapitre de cette thèse.

[382] Ce mot est une déformation de l'expression française « Mise en garde » que lançaient les colons pour attirer l'attention des usagers de ce tronçon routier.

inutilement allongées. En dépit de toutes ces déficiences en qualité, « *le réseau routier du Congo Belge n'en constituait pas moins le meilleur réseau de toute l'Afrique centrale (…) en 1940* »[383].

La qualité de routes concerne aussi leur nature. Au Kivu-Maniema, il y a, pendant la période coloniale, trois types de routes : les routes en terre, les routes empierrées et les routes asphaltées. Sur l'ensemble du réseau de cette région, la grande majorité de routes est en terre, ce qui pose la problématique de leur maintenance surtout en saison des pluies. Elles représentent 93 % du réseau, soit 5.685 km dans la mesure où les routes gravelées sont aussi des routes en terre. Pendant la construction, on utilisait le sol sablonneux ou argileux rouge[384], ce qui rendait la chaussée boueuse dans les environs de Bukavu où il pleuvait abondamment[385].

Le réseau routier du Kivu comporte quelques routes asphaltées. Il s'agit des tronçons routiers Kindu-Kalima (100 km), Bukavu-Hombo (116 km), Goma-Rutshuru (74 km), Kamaniola-Uvira (91 km) et en 1954 Kamaniola-Cyangugu-Bukavu (45 km), soit 426 km ; ce qui représente seulement environ 7 % du réseau total des routes d'intérêt général de la province et 2,38 % de l'ensemble du réseau de la province en 1958. En général, les tronçons routiers asphaltés se regroupent autour des grands centres : Bukavu, Goma, Uvira et Kindu. Cette situation expose la quasi-totalité des axes routiers aux aléas climatiques. En effet, pendant la saison des pluies, les routes sablonneuses du sud résistent mieux que les routes argileuses du nord, et pendant la saison sèche, le phénomène est inversé. Les différents comportements des routes sont dus à la différence de structures des sols dont dépend la perméabilité ; le sol sablonneux étant plus perméable que le sol argileux.

En plus des éléments naturels (climatiques et pédologiques), plusieurs autres facteurs interviennent dans la dégradation des routes. Ainsi en est-il, par exemple, du manque de règlementation de tonnages et d'un entretien continu. Dans cet ordre d'idées, J. Segers note : « *L'effort poursuivi en vue de l'équipement du réseau routier est voué à l'échec s'il n'est pas immédiatement prolongé par un effort égal d'entretien. Car l'utilité de la route dépend tout autant, sinon, plus de la manière dont on l'a construite que de son entretien* »[386].

---

[383] DEVROEY, M., « Transports et travaux publics », *art. cit*., p. 15.

[384] Il n'y avait pas au Kivu-Maniema de tronçons routiers entièrement gravelés ou empierrés. Généralement, ce sont des tronçons routiers qui ont été gravelés ou même, dans une moindre mesure, empierrés parce que les graviers et les pierres étaient disponibles à ces endroits-là. C'est le cas de la route Beni-Bunia, du tronçon Mwenga-Kamituga, etc.

[385] ANONYME, « En parcourant les routes », in *L'Echo du Kivu*, n° 821, vendredi 10 septembre 1954, p.7.

[386] SEGERS, J., *Les conditions de la croissance économique*, Kinshasa, Ed. CEPAS, 1971, p. 50.

On a enfin constaté que les routes longeant le chemin de fer étaient souvent mal entretenues, et même abandonnées car les paysans agriculteurs préféraient écouler leurs produits par la voie ferrée[387].

Somme toute, la nature et la qualité des routes du Kivu-Maniema trouvent leur explication dans l'évolution historique de celles-ci et dans la politique coloniale en la matière.

2.2. Nombre élevé de bacs et de ponts

Le Kivu-Maniema est nanti d'un nombre assez élevé de cours d'eau surtout dans sa partie équatoriale. Toutes ces rivières nécessitent des ouvrages d'art. C'est pourquoi, le réseau routier de la partie occidentale du Kivu-Maniema comprend de nombreux ponts et bacs. A partir de 1953, le Kivu-Maniema compte 14 bacs dont 2 à pagaies et perches, 2 à rames, 2 à tractions à bras sous câbles, 5 à trailles et 3 à baleinières à moteur Ford[388].

Quant aux ponts, il faut noter leur forte densité[389]. Sur les routes d'intérêt général, il y a près de 1500 ponts, le Maniema comptant à lui seul 420[390]. Plus de ¾ de ces ouvrages étaient en bois, ce qui veut dire, beaucoup de problèmes pendant la période des pluies à cause des coulées provoquées par les inondations. Certains autres ponts se cassaient au passage des camions de gros tonnages.

Tout cela avait pour conséquence, la perte considérable de temps sur les routes du Kivu-Maniema car même pour la traversée d'un cours d'eau par bac, il était souvent nécessaire qu'on aille chercher chaque fois les gens qui doivent l'actionner.

2.3. Fragmentation, insuffisance et densité limitée du réseau routier

Le réseau routier du Kivu-Maniema a été construit par fragments[391], sans plan d'ensemble préconçu. D'où, son insuffisance et sa densité fort négligeable par rapport à la superficie à couvrir.

Cette situation trouve son origine dans la volonté de subordonner la construction des routes à l'importance économique de chaque région à desservir. En effet, les routes du Congo belge en général et du Kivu-Maniema en particulier, n'ont pas été construites dans le but primordial d'assurer la mobilité des personnes et de leurs biens. Loin s'en faut ! Le réseau routier du Kivu-Maniema suivait plutôt les

---

387 Cela s'explique par le fait que le chemin de fer coûte moins cher, mais aussi, il permet d'évacuer plusieurs tonnes à la fois.

388 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/TP,* (174), Rapport annuel de la Province du Kivu 1953, Travaux publics Kivu. En 1958, la situation avait bien changé. Voir tableau synoptique des ponts et bacs du Kivu-Maniema en 1960 en annexe n° 6 du chapitre deuxième.

389 Pour les différents types de ponts et des bacs, voir documents n° 7a et 7b, annexes, chapitre deuxième, pp. 7-8.

390 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/TP*, Rapport annuel du Kivu 1958 ; Travaux Publics.

391 DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge …, art. cit.*, p. 35.

produits agro-pastoraux et miniers nécessaires à l'exportation. Par conséquent, des régions entières sont restées en marge des voies de communication routière. D'ailleurs, dans chaque territoire, on ne trouve généralement qu'un axe routier digne de ce nom. Les autres « *feeder-line* » sont restées des pistes carrossables à peine utilisables par les moyens de transport mécanique.

Ces vastes régions non traversées par un réseau routier digne dénotent de l'insuffisance des routes au Kivu-Maniema. Il serait plus intéressant d'avoir plus de routes qui relient les différentes zones des territoires et des Districts.

En 1945, le Gouverneur de Province de Costermansville, ayant remarqué l'insuffisance du réseau routier déclarait à propos de la construction des aérodromes dans sa province : « *Je me rallie entièrement aux considérations qui sont développées et qui justifient largement la création d'aérodromes à grand trafic qui devront compléter l'équipement économique du Kivu, dont les activités industrielles et agricoles sont déjà si durement éprouvées par l'insuffisance des communications par voie terrestre* »[392].

Il faut dire que le tracé des routes du Kivu-Maniema avait été fixé hâtivement au moindre coût avec des pentes parfois exagérées et des rayons très courts. Les routes ont été construites sans fondation, drainage, ni revêtement conséquent[393]. C'est une erreur quand on sait que le Kivu-Maniema est une région dont le climat a une action altérante très prononcée à cause des pluies qui rendent les routes saisonnièrement impraticables.

A propos de la densité, il faut dire que, contrairement à d'autres pays africains comme la Côte d'Ivoire où « *le réseau routier est relativement dense et où à partir de Bouake on peut joindre toutes les localités du pays* »[394], le réseau routier du Kivu-Maniema est peu dense. En 1955, le réseau routier congolais compte 135.485 km de routes dont environ 33.000 km de routes d'intérêt général[395], ce qui suppose une moyenne de 1 km de routes d'intérêt général pour 72 km².

Pendant cette période, la province du Kivu dispose d'une moyenne d'environ 1 km de route principale pour 54 km². Elle est classée par conséquent parmi les provinces qui dépassaient la moyenne avec le Katanga et la Province Orientale.

En 1958, la densité moyenne du réseau routier est de 13,78 km² de superficie pour 1 km de route. Cette densité varie d'après les districts et les territoires. En effet, en 1958, le District du Sud-Kivu a la densité la plus forte avec 1 km de route pour 33

---

[392] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 20.515, Lettre du Gouverneur de la province de Costermansville A. Liesnard au Gouverneur Général sur les liaisons aériennes du Kivu, le 15 mars 1950.

[393] HUYBRECHTS, A., *op.cit.*, p. 57.

[394] TAPE BIDI, J., « Quelques réflexions sur l'existence d'un port sec à Bouake en Côte d'Ivoire », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit.*, p. 82. Voir document n° 8 : Réseaux comparatifs pour les pays de la C.E.E.A.C, annexe, chapitre deuxième, p. 9.

[395] Voir tableaux des R.I.G. en annexes 1, 2, 3, 4, 5 du chapitre deuxième, pp. 1-5.

km², vient ensuite le District du Nord-Kivu avec 1 km de route pour 40 km² et finalement le Maniema avec 1 km de route pour 53 km² [396].

Quant aux territoires, la situation se présente de la manière suivante[397] :

- 1 m de route pour moins de 10 km² : Bukavu et Goma ;
- 1 km de route pour moins de 20 km² : Kabare et Rutshuru ;
- 1 km de route pour moins de 30 km² : Beni, Uvira, Kalehe et Masisi ;
- 1 km de route pour moins de 40 km² : Pangi, Mwenga et Shabunda ;
- 1 km de route pour moins de 50 km² : Kasongo, Walikale et Punia ;
- 1 km de route pour moins de 60 km² : Kabambare et Kindu ;
- 1 km de route pour moins de 70 km² : Fizi ;
- 1 km de route pour moins de 80 km² : Lubutu ;
- 1 km de route pour moins de 90 km² : Lubero ;
- 1 km de route pour moins de 100 km² : Kibombo.

Les plus fortes densités routières sont donc concentrées autour de Bukavu, chef–lieu de la province et siège des administrations, de diverses sociétés, des congrégations religieuses, etc. D'ailleurs, tous les grands axes routiers convergent vers cette ville, le plus grand centre de consommation de la province.

Les fortes densités sont ensuite groupées autour de Goma, chef–lieu du District du Nord-Kivu, siège social de la M.G.L. et de la CIMMONKI, mais aussi et surtout, avant-poste vers la zone économique cafetière de Butembo-Beni et la « *voie nationale* » par Stanleyville. C'est enfin par Goma que passent les produits vers l'exutoire de Mombasa sur l'océan Indien via le protectorat britannique de l'Uganda.

On remarque que plus on s'éloigne du grand axe routier nord-sud (Fizi-Beni), plus les densités routières baisses. Ainsi, les plus faibles densités sont enregistrées dans le nord-ouest, l'ouest et le sud, c'est-à-dire dans les territoires de Lubero, Lubutu, Kindu, Kibombo, Kabambare et Fizi.

Etant donné que la partie occidentale du Kivu-Maniema est traversée du nord au sud par le Lualaba et le chemin de fer, cette zone économique souffre moins du manque de routes pour faire écouler ses produits vers les centres de consommation extérieurs. Kindu, chef-lieu du Maniema, se présente ainsi comme un carrefour de différentes voies de communication. En outre, toutes les routes construites pendant la période coloniale ont une seule voie.

En 1960, la densité du réseau routier du Congo est inégalement répartie entre les provinces : 22, 20, 20, 14, 13 et 11 km² pour 1 km de route, respectivement pour l'Equateur, la Province Orientale, le Katanga, le Kivu, le Kasaï et Léopoldville. La moyenne nationale elle, se situe à 16 km² pour 1 km[398].

---

[396] Bukavu, Archives de l'Office des routes (AOR), *Brigade de Bukavu* : Densité des routes au Kivu et au Maniema en 1958.

[397] *Ibid*.

[398] Bukavu, AOR, *Brigade de Bukavu*, Rapport de l'Office des routes sur la densité du réseau routier de la Province du Kivu, 1972, p. 17.

En définitive, la province du Kivu n'a pas beaucoup de routes. Nous l'avons souligné plus loin, il y a de vastes régions qui se trouvent en marge du réseau routier, donc en dehors des avantages et des inconvénients du réseau routier.

La densité routière de la RDC n'est pas non plus reluisante par rapport à d'autres pays de la C.E.E.A.C[399]. Dans ce regroupement régional, la RDC occupe la huitième position avant l'Angola, le Congo et le Tchad. Il semble que seul l'espace côtier sénégalais qui abritait la capitale de l'Afrique occidentale française a abordé l'indépendance avec un réseau routier revêtu relativement dense[400].

CONCLUSION PARTIELLE

A l'issue de ce chapitre qui plante le décor des analyses qui vont suivre, il faut noter que l'établissement du réseau routier du Kivu-Maniema a été le fruit des efforts de plusieurs acteurs notamment l'administration coloniale, les circonscriptions indigènes, les sociétés minières et agricoles, les colons et les missions religieuses.

Ces acteurs voulaient relier leurs postes administratifs, leurs différentes exploitations et leurs postes missionnaires entre eux d'une part, et entre eux et les centres de transit et de consommation de leurs produits d'autre part. Ils désiraient également faciliter la pénétration coloniale et asseoir l'autorité de l'Etat, mettre en valeur et désenclaver la région du Kivu-Maniema, libérer les populations autochtones de l'emprise des coutumes et des traditions ancestrales, de l'obscurantisme, des maladies ainsi que de l'humiliant portage humain dont les ravages étaient décriés par les hommes de l'Eglise. Les efforts à fournir devaient permettre au Congo belge en général et au Kivu-Maniema en particulier, de rattraper leur retard en matière d'infrastructures par rapport à d'autres colonies et régions d'Afrique.

Pour mener à bon port le programme de construction routière mis en marche par le Ministre des Colonies Louis Franck, l'administration coloniale a pensé à une redistribution des tâches. Ce qui a permis l'élaboration d'une taxinomie claire des chaussées à construire, à améliorer et à entretenir. A travers cette classification routière modifiée plusieurs fois au regard des enjeux du moment, on avait les routes

---

[399] FEUDJO NGUETSOP, L., *Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire*, Université Rennes 1 et Yaoundé II , Master en analyse et évaluation des projets, 2008, Catégorie géographie, (http://www.memoireonline.com/10/10/4018/m_gestion-du-reseau-routier-au-cameroun-et-developpement-du-lineaire1.html), consulté le 12 novembre 2013. Voir Document n° 7 en annexe du chapitre deuxième, p. 9.

[400] OCDE, *Atlas régional de l'Afrique de l'Ouest*, Paris, OCDE, 2009, p. 129 ; FOSTER, V. et BRECENO-GARMENDIA, C. (éd.), *Infrastructures africaines. Une transformation impérative*, Paris, Agence française de Développement et Banque mondiale, Nouveaux Horizons, 2010, p. 208. La densité routière du continent noir est inférieure à celle de l'Amérique latine, soit respectivement 6,84 km et 12 km pour 100 km. ANONYME, *Transport en Afrique*, 2014, (http://www.africa-onweb.com/economie/transports-afrique.htm), consulté le 29 octobre 2013

d'intérêt général relevant de la responsabilité de l'administration coloniale centrale, les routes d'intérêt local dépendant de la caisse des circonscriptions indigènes et les routes privées appartenant aux entreprises minières et agricoles, aux colons privés et aux missions religieuses.

Dès lors, chacun s'est employé, dans son secteur, en régie ou non avec la colonie, à construire, à élargir, à entretenir et à « moderniser » ses différents tronçons routiers qui, globalement, s'inscrivent dans les trois grandes étapes de l'histoire des routes au Kivu-Maniema : 1921-1932 : l'ère des études et de l'amorce de travaux de construction des routes, 1933-1948 : période de l'extension et de l'amélioration des routes déjà construites et 1949-1960 : phase de la « modernisation » du réseau routier.

Au Kivu-Maniema, la construction des routes a été un véritable éternel recommencement. Car, on revenait plusieurs fois, et à chaque étape, sur les mêmes tronçons routiers afin de les maintenir constamment en bon état à cause du climat qui les dégradait rapidement et suite aux progrès techniques du moment (voir par exemple l'augmentation de la largeur normale des routes qui passe de 3m à 6m, l'utilisation des poids lourds, etc.).

Concomitamment à la construction des routes rurales, l'administration coloniale s'est attelée à aménager la voirie des centres urbains de Bukavu, Rutshuru, Goma, Kasongo et Kindu. Bukavu, en tant que chef-lieu du District du Kivu (de 1926 à 1933), de la province de Costermansville/Kivu (de juin 1933 à 1960) et siège des administrations, avait reçu plus de routes asphaltées que les autres centres urbains. Il a fallu au total 40 ans pour que le Kivu-Maniema soit progressivement doté des routes ouvertes au trafic durant toute l'année. Dernière région à intégrer l'ensemble territorial congolais, le Kivu-Maniema a, grâce à son réseau routier, été connecté à d'autres provinces et à d'autres colonies voisines de l'Afrique. Du reste, le Kivu ne sera jamais la dernière province du Congo belge tant en nombre de kilomètres construits qu'en qualité de ses chaussées.

A propos des caractéristiques du réseau routier du Kivu-Maniema, il faut dire que la qualité des routes est globalement déficiente. La grande majorité des routes sont en terre. Les quelques kilomètres asphaltés se retrouvent autour de la ville de Bukavu. Ensuite, la région étant très arrosée, il existe un nombre élevé de ponts et de bacs qui rendent souvent le trafic malaisé à cause de la lenteur dans la traversée de certaines rivières. Enfin, l'insuffisance des routes : seuls les sites miniers, agricoles et les postes missionnaires et administratifs importants et connus à l'époque coloniale sont connectés au réseau routier. De grandes régions entières sont restées en marge des routes carrossables.

Pour l'administration coloniale, les routes du Kivu-Maniema doivent être connectées au réseau national dont le point de chute est le port de Matadi. Ce qu'on a appelé « *la voie nationale* ». Ainsi, toutes les chaussées prennent l'orientation Est-Ouest ; ce qui n'est pas sans conséquence à cause de la distance à parcourir, de

nombreux transbordements et du risque d'avarie de certains produits alors que l'évacuation par les ports de l'océan Indien se ferait plus rapidement et serait moins onéreux. On comprend bien que dans ce cadre le « *système de l'exclusif* » et surtout le patriotisme des colonisateurs ont prévalu.

Terminons en disant que c'est progressivement que des pistes d'éléphants empruntées par les autochtones et transformées en sentiers de traite arabe, on est arrivé à des routes carrossables où circulaient des engins mécaniques de toutes sortes au Kivu-Maniema. Ces routes ont été le fruit des efforts soutenus d'acteurs divers au nombre desquels une main-d'œuvre congolaise et étrangère sur laquelle nous reviendrons plus loin. Au-delà de l'expertise humaine, il fallait également des moyens financiers et techniques considérables pour que le Kivu-Maniema obtienne les routes qu'il conserve jusqu'à ce jour.

CHAPITRE TROISIEME : LA « CHAUSSEE COLONIALE », UN VECTEUR DE CROISSANCE ECONOMIQUE

En Afrique, la route occupe une position primordiale dans les transports parce qu'elle supporte plus de 90 % de trafic des personnes et des marchandises[401]. Ses effets économiques et sociaux sont nombreux sur les sociétés et les régions connectées[402]. On la présente comme la voie d'accès la plus flexible, la plus appropriée aux zones rurales, « *un outil d'intégration économique des campagnes et de diversification croissante des économies rurales* [...] »[403], « *le grand progrès qui précède tous les autres* »[404], « *la base indispensable sur laquelle s'établissent les premiers fondements du commerce et de l'industrie indigène*»[405], la voie qui, par la facilité de la mobilité qu'elle offre, participe à la réduction du temps de transport[406] ; de surcroît, à la diminution du coût de transport et au désenclavement des milieux connectés. La route est enfin, la clef de croissance et du développement économique[407] à travers le transport qu'il engendre[408].

Toutefois, certains auteurs mettent en garde sur le fait de considérer l'infrastructure en général et la route en particulier ainsi que le transport, comme unique levier du développement économique d'une région[409]. Ils insistent sur l'influence d'autres facteurs notamment les investissements, le matériel, les intrants,

---

401 ANONYME, *Transport en Afrique*, 2014, (http://www.africa-onweb.com/economie/transports-afrique.htm), consulté le 29 octobre 2013.

402 ATIBT/FAO, *Infrastructures routières dans les forêts tropicales: Voies de développement ou voies de destruction?*, Genève, 1997, p. 8, (http://www.fao.org/docrep/x1361F/x1361F00.htm), consulté le 6 janvier 2014. Voir aussi CAMUS, P., « Les chemins de fer et l'activité économique aux colonies », in *Congo*, t. II, n° 5, décembre 1936, p. 734 où il écrit : « *Les voies de communication donnent toute leur signification du point de vue économique* [...]. *Le développement économique ne peut se concevoir sans la stabilité, la facilité, le bon marché des communications, et constitue le moyen efficace de la colonisation*».

403 NINOT, O., « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », *in* ARLAUD, S. et al. (dir.), *Rural – urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, pp. 4-5.

404 CAMPREDON, E., *op.cit*., p. 45.

405 Ibid., p. 46.

406 DE SOIGNIE, J., « Histoire des voies de communication, par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut », in *Mémoires et publications de la société des sciences, des arts et des lettres du Hainaut*, 3è série, t. 9, 1873, p. 131.

407 BOUDOUX D'AUTEFEUILLE M., « La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française », in *Espaces et sociétés*, vol. 1, n° 156-157, 2014, pp. 177-195, DOI : 10.3917/esp.156.0177, (http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2014-1-page-177.htm), consulté le 17 décembre 2014.

408 BRAUDEL, F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin, tome 3, 1979, p. 506 ; OWEN, W., *Transport et développement*, Paris, Ed. Internationales, coll. Tendances actuelles, 1970, p.17 ; BOUSSIERE, Y. et MADRE, J-L. (dir.), *op.cit*, 2002, p. 148 ; GODARD, X. (dir.), *op.cit*., p. 7, TIJANI A. MALAM MOUSSA et al., (dir.), *Echanges et réseaux marchands en Afrique*, Karthala, Paris, 2010 ; KENGNE FOUDOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit.*, p. 29.

409 Voir à ce sujet, la thèse de MVOME-NZÉ, É., *op.cit*., 439 p.

la technologie, la main-d'œuvre, la nature, etc. qui contribuent aussi à ce développement[410].

Sans méconnaître l'apport des autres facteurs dans la croissance économique du Kivu-Maniema pendant la période coloniale, nous insistons dans ce chapitre sur l'impact du réseau routier sur l'exploitation agricole et minière, la mobilité des personnes et des biens, les échanges commerciaux, les finances publiques, l'intégration économique, le progrès du tourisme et l'organisation économique de l'espace.

Dans la littérature coloniale, l'impact économique du réseau routier au Congo est étudié par E. Devroey, J. Ghilain, A. Lederer, L. Van Leeuw, O. Jadot, et A. Huybrechts, etc[411]. Leurs travaux apportent un éclairage sur la question mais se limitent à des analyses globales dans une perspective macro-économique générale de la colonie.

SECTION 1 : L'APPORT DE LA ROUTE DANS LA CROISSANCE DE L'AGRICULTURE, DE L'ELEVAGE ET DE L'EXPLOITATION MINIERE

Pour E. Dehoux, « *Les moyens de communication doivent précéder, susciter la production* »[412]. Comme pour appuyer cette recommandation, Fernand Braudel établit une corrélation entre croissance et facilité de transport généré par la route[413]. En France, Georges Reverendy montre comment les routes ont entraîné un accroissement et une diversification de la production et des échanges[414].

Dans cette section, il est question de vérifier s'il a réellement existé, jusqu'à un certain niveau, une interaction entre la route, la facilité de transport et la croissance économique au Kivu-Maniema pendant la période coloniale. Cela d'autant plus que, s'exprimant sur la réhabilitation des routes dans la Province Orientale en RDC, Francine Matope décèle, elle aussi, un rapport de cause à effet entre la praticabilité de la route, l'accroissement des espaces arables et l'augmentation de la production[415].

---

410 OWEN, W., *Transport et développement*, Paris, Ed. Internationales, coll. Tendances actuelles, 1970, p. 9 ; PASSARD, F., *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française, 2003, p. 18 ; DIDIER, M., et PRUD'HOMME, R., *Infrastructures de transport, mobilité, et croissance, Rapport,* Paris, La Documentation française, 2007, pp. 15-16. Ce point de vue est aussi le nôtre.

411 Ces études sont reprises dans notre bibliographie à la fin de cette thèse.

412 DEHOUX, E., *Un reportage critique : L'Afrique centrale à la croisée des chemins*, tome 1 : *Congo Belge : Les zones de colonisation : Ituri, Kivu, Katanga ; Léopoldville et le Gouvernement Général. Les Rhodésies. Illustrations photographiques*, Bruxelles, R. Stoops, 1950, p.139.

413 BRAUDEL, F., *op.cit*., p. 506.

414 REVERENDY, G., *Histoire des routes de France*, QSJ, PUF, Paris, 1995, p. 18.

415 MATOPE, F., « RD.CONGO : une route, trois fois plus de champs », in *Spore, Le Magazine du développement agricole et rural des pays ACP*, numéro hors-série, août 2010, p. 21.

1. Route et exploitation agricole

Un des documents techniques du Sommet mondial sur l'alimentation tenu en 1996 soutient que de « *meilleures communications sont une exigence majeure. Elles réduisent les coûts de transport, augmentent la concurrence, réduisent les marges commerciales et, de cette façon, peuvent directement améliorer les revenus agricoles et les opportunités d'investissements pour le privé* »[416]. En 2005, dans son célèbre rapport intitulé « *Our Common Interest* », la Commission des Nations Unies pour l'Afrique identifie la route comme une infrastructure « *capitale pour faire progresser l'agriculture* »[417].

Durant l'occupation allemande (période 1884 – 1922), le protectorat du Kamerun, considéré comme une zone d'exploitation, est mis en valeur par ses nouveaux maîtres sur les plans agricole et infrastructurel. En ce qui concerne l'agriculture, les Allemands créent des grandes plantations de produits d'exportation, cacao, café, banane, caoutchouc, huile de palme, dont la plupart se trouvent sur les flancs du Mont Cameroun[418].

Même chose au Kivu-Maniema où la croissance de l'agriculture et de l'élevage pendant la période coloniale est surtout l'œuvre des colons blancs installés dans sa partie montagneuse et de beaucoup d'autres facteurs au nombre desquels figure la présence d'un réseau routier adéquat et praticable.

1.1. Le colonat blanc et les entreprises agricoles

Analysant les modalités de l'implantation européenne dans quatre colonies africaines, Claude Lützelschwab[419] montre l'emprise des colons, bien que minoritaires, sur des terres salubres, fertiles, à démographie dense qui permettent une agriculture intensive et procure une main-d'œuvre disponible et bon marché. C'est pourquoi, affirme-t-il, au Kenya et en Rhodésie du sud, les colons ont principalement occupé les *Highlands* plus sains.

---

[416] FAO, Rapport 1996, p. 15, cité par PINSTRUP-ANDERSEN PER et SHIMOKAWA SATORU, « Infrastructures rurales et développement agricole », *Revue d'économie du développement*, vol. 15, n° 4, 2007, p. 60, DOI : 10.3917/edd.214.0055, (http://www.cairn.info/revue-d-economie-du-developpement-2007-4-page-55.htm), consulté le 1er décembre 2013.

[417] FOSTER, V. et BRECENO-GARMENDIA, C. (éd.), *Infrastructures africaines. Une transformation impérative*, Paris, Agence française de Développement et Banque mondiale, Nouveaux Horizons, 2010, p. 29.

[418] DJAMAN, « Histoire coloniale du Cameroun », in *Djouriya Haman, solidarité-entente-entraide*, (http://djaman.unblog.fr/construire-sa-personnalite/histoire-coloniale-du-cameroun/), consulté le 1er novembre 2014.

[419] LÜTZELSCHWAB, CL., « Populations et économies des colonies d'implantation européenne en Afrique (Afrique du Sud, Algérie, Kenya et Rhodésie du Sud) », in *Annales de démographie historique*, vol. 1, n° 113, 2007, p. 33, (http://www.cairn.info/revue-annales-de-demographie-historique-2007-1-page-33.htm), consulté le 8 août 2014.

A l'instar des colonies précitées, il se développe peu à peu au Kivu d'altitude, un colonat[420] blanc à partir de 1919. A cette date, quelques vétérans de la Grande guerre s'installent au Kivu et constituent le premier groupe de colons. Plus tard, les souvenirs écrits du Prince de Ligne qui visite le Kivu en 1925[421], les témoignages des visiteurs et ceux des premiers colons dont Xavier Dierickx[422], attisent l'intérêt pour la mise en valeur de la région. Le Kivu reçoit dès lors le destin d'une région de peuplement européen[423].

A la différence des autres implantations blanches du continent africain, le Gouvernement colonial belge crée en 1928 le Comité National du Kivu (CNKi)[424] pour « *favoriser la colonisation de la région ; entendez la bonne colonisation, la colonisation belge* »[425]. A partir de cette année, beaucoup de colons[426] arrivent au Kivu

---

[420] Au Congo belge, le terme « *colonat* » blanc désigne l'ensemble de la population européenne installée de sa propre initiative aux fins d'exploiter des entreprises agricoles, minières et commerciales créées par elle. BLANCHART, CH. et al., *op.cit*., p. 184. Les missionnaires Pères Blancs sont les premiers à faire état de l'exceptionnelle fertilité du sol et des possibilités agro-pastorales et minières de la région. Et très tôt, ils posèrent les jalons de la culture des plantes importées, en l'occurrence le caféier, le quinquina, l'eucalyptus, le froment, l'avoine, l'oranger, la fraise, l'ananas, un potager avec une grande variété de légumes dans leurs premiers établissements (Nyangezi, Katana, Bobandana, Bugabo et Kabare). Lire à ce propos GRIPEKOVEN, R., *op.cit.,* p. 23. Voir aussi CNKI, *L'appel du Kivu*, Bukavu, s.e., s. d., pp. 11-12.

[421] PRINCE DE LIGNE, E., *op.cit*., p. 94. Le Prince de Ligne et son épouse ont effectué, en 1925, un long voyage au Kivu où ils ont été fascinés par les conditions climatiques et orographiques, la fertilité du sol et la salubrité de la région. Ils ont par la suite créé, sur l'ile d'Idjwi, située au milieu du lac Kivu, la société Linea qui s'est spécialisée dans la mise en valeur agricole et minière de ce territoire.

[422] Le témoignage le plus intéressant est celui de Xavier Dierickx qui a reçu le Prince de ligne et sa suite dans sa propriété sur l'île d'Idjwi. Il affirme qu'à partir de 1927, le Kivu connait des progrès sensibles. « *De nombreux visiteurs y sont de passage et tous gardent un souvenir ébloui du lac, des collines, du climat, des possibilités en terres. J'y accueillis, à son arrivée, le prince de Ligne et sa suite nombreuse parmi laquelle se trouvait madame Nettey, épouse d'un ancien officier du tsar, qui devint madame de Hemptine. A la vue de ce qui était déjà réalisé, l'idée d'un « Kivu, paradis terrestre » prit corps, et le rush commença. En Europe, la hantise de Staline au sommet de sa puissance, partisan d'une révolution prolétarienne mondiale et de collectivisation forcée, effrayait la noblesse qui émigra vers des terres plus libérales. Le Kivu en reçut un lot généreux.* » DIERCKX, X., *Quarante-cinq ans au Kivu*, Bruxelles, Clepsydre, 1997, p.168.

[423] DUTRON, PH., *Kivu, terre promise*, Bruxelles, Editions de Belgique, 1934, p.39.

[424] Le CNKi était une association congolaise jouissant de la personnalité civile, ayant son siège à Bukavu/Costermansville au Kivu. Il a été créé par le décret du 13 janvier 1928. Constitué à l'initiative du ministre des Colonies Henri Jaspar, qui souhaitait l'installation des colons belges dans la région du Kivu, riche de nombreuses possibilités agricoles, forestières et minières, le CNKi disposait, au départ, d'un capital de 107.500.000 francs représentés par 50.000 parts de capital de 2.150 Francs (BANQUE DU CONGO BELGE, « CNKi (Association congolaise jouissant de la personnalité civile) », in *Bulletin mensuel*, août-septembre 1956, p. 276). Association composée de la Colonie, de la Compagnie des chemins de fer du Congo Supérieur au Grands-Lacs Africains et des souscripteurs de parts, le CNKi s'est résolument engagé dans l'amélioration des voies de communication du pays, dans la construction des routes, des ports et dans l'établissement des voies ferrées (CNKI, *Rapport du Conseil de gérance et des commissaires (exercice 1946)*, Bruxelles, 1946, p. 20). La construction des routes lui a permis de réaliser une symbiose entre les activités agricoles, d'élevage et des mines, ce qui a fait que son apport dans la croissance économique du Kivu soit des plus significatifs pendant la période coloniale.

[425] STENGERS, J., *Congo. Mythes et réalités*, *op.cit*., p. 199.

[426] Il y a eu cinq types de colonat au Kivu-Maniema : le colonat agricole, le colonat artisanal et industriel, le colonat commercial dans les centres urbains et les centres commerciaux disséminés à l'intérieur de la province, le colonat minier et le colonat à profession libérale. Il s'agit de médecins,

montagneux. Ils créent de grandes plantations de cultures de rapport, des produits vivriers, des plantes oléagineuses, des plantes textiles, des huiles essentielles, des plantes médicinales, etc. Parallèlement aux activités agricoles, d'autres colons s'adonnent à la coupe du bois de chauffe et à l'exploitation de grandes fermes productrices de lait, du beurre, du fromage et de la viande[427]. Pendant ce temps, le Maniema connait l'implantation des sociétés qui s'occupent des activités agricoles[428].

A l'instar des Allemands qui ouvrirent, entre autres, de nombreuses routes au Cameroun pour l'évacuation des produits cultivés[429], au Kivu-Maniema, les colons s'adonnèrent à la construction des routes pour permettre l'accès facile aux zones d'exploitation et à celles de consommation ou de transit.

1.2. L'exploitation des cultures d'exportation

Les cultures de rapport (huile de palme, coton, café, etc.) sont importantes dans l'économie du Kivu-Maniema. Toutefois, lorsqu'on considère les exportations du Congo belge, on constate que le secteur agricole occupe la seconde place derrière les mines[430].

Au Kivu-Maniema, les colons, les sociétés agricoles et les agriculteurs africains profitent de la position équatoriale de la cuvette centrale et des zones de hautes montagnes qui prédestinent la région à l'exploitation de grandes cultures des pays chauds pour cultiver le palmier à huile auquel se sont progressivement ajoutés le café, le coton, le thé, la canne à sucre, le pyrèthre, le ricin, les huiles essentielles, le bois, le quinquina, l'orge, le froment et d'autres cultures de consommation locale telles que la banane, l'arachide, le maïs, le riz, le manioc, etc.

L'exploitation rationnelle du palmier à huile par les Européens débute au Kivu-Maniema en 1911, époque durant laquelle la société Lever obtient l'autorisation de recueillir les produits de certaines palmeraies naturelles en contrepartie d'une industrialisation locale. Petit à petit, les colons érigent des plantations de palmiers à huile dans les territoires de Mwenga (Kitutu), Shabunda,

---

chirurgiens, dentistes, pharmaciens, avocats, ingénieurs, architectes, experts géomètres agréés, experts comptables et fiscaux, agents d'affaires, agents du tourisme, etc. *Rapport Administratif du Congo 1945-1946*, Bruxelles, EDIMCO, 1948, p. 122).

[427] Dans certains cas, les Africains s'occupaient de la production, tandis que l'activité européenne portait sur l'achat, le transport et l'usinage des produits. Le système s'avéra concluant dans le cas du coton, du café et dans une moindre mesure, du riz. Voir JEWSIEWICKI, B., « Histoire du Zaïre moderne. Problèmes socio-économiques. Approche théorique », in *Programme, réalités présentes et perspectives*, n° 1, CELTA, 1975, cité par NDAYWEL E N'ZIEM, I., *Histoire du Zaïre. De l'héritage ancien à l'âge contemporain,* Louvain-la-Neuve, Duculot, 1997, p. 381.

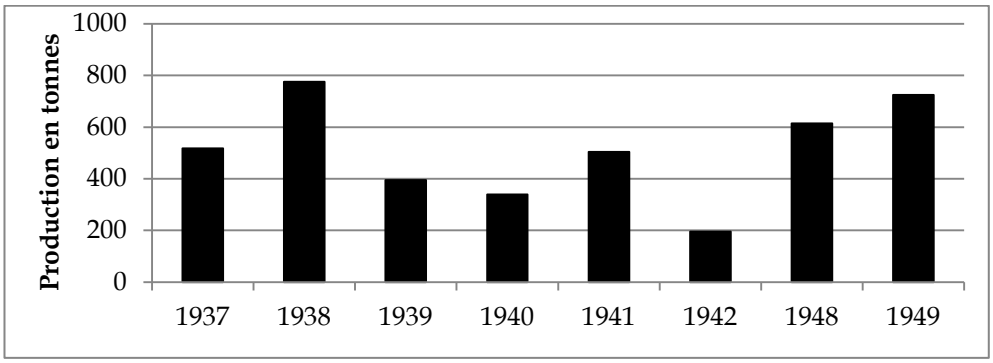
[428] Les cas de la COTONCO, de la TEXAF et des Huileries du Congo sont à noter en dehors des exploitations agricoles privées et de celles des sociétés minières.

[429] DJAMAN, *art. cit.*, p. 1.

[430] VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et les Congo. Nouvelle Histoire de Belgique 1885-1980*, Bruxelles, Editions Complexe, 2007, p. 47.

Kasongo (Piani-Lusangi et Samba), Kibombo, Kabambare, Pangi, Lubutu et Walikale[431].

Fig. 1 : La production de l'huile de palme de 1937 à 1949



Sources: Bruxelles, Min. AE, AA., *R.C/CB*, (194)4, (194)5 ; *RA/CB*, *Rapp. Ann* (39)3, (38)4, (38)5.

La production de l'huile de palme a connu une progression jusqu'aux contrecoups de la Deuxième Guerre mondiale. Cela se comprend dans la mesure où l'effort de guerre réclamé aux Congolais les incitait à exploiter des minerais et à fournir d'autres produits dont les Alliés avaient besoin pour les exigences de la guerre. Et pour preuve, après les hostilités, la production de l'huile de palme avait repris l'ascenseur.

Le coton était traité de « *parent pauvre* » au Dahomey (actuel Bénin) par l'administration française non convaincue de son intérêt économique[432]. Au Congo belge par contre, la colonie se chargeait elle-même des activités cotonnières au Maniema avant 1920 (année de son introduction et de la création, COTONCO en sigle). A partir de cette année, la Belgika, la Textile Africaine (TEXAF)[433] et la COTONCO (Compagnie cotonnière du Congo) s'occupent de la culture du coton et de l'arachide. La zone cotonnière du Kivu-Maniema couvre une superficie totale de 115.260 km² (soit 114.460 km² pour le Maniema et 800 km² pour le District du Kivu[434], principalement en territoires de Fizi et d'Uvira[435])[436]. Depuis 1920 jusqu'en 1932, la

[431] Les plantations Unilever/HCB de Kitutu avec 1676 ha étaient les plus importantes au Kivu-Maniema.

[432] COKOU KPADE, P. et BOINON, J.-P., « Dynamique des politiques cotonnières au Bénin. Une lecture par la dépendance de sentier », in *Économie rurale*, vol. 1, n° 321, janvier-février 2011, p. 63, (http://economierurale.revues.org/index2949.html), consulté le 20 octobre 2014, p. 63 ; SCHWARTZ, A., *L'économie cotonnière des pays africains de la zone franc dans la tourmente de la mondialisation. Une illustration à partir de l'exemple du Burkina Faso*, Intervention à l'Académie des sciences d'outre-mer, le 6 novembre 2009, p. 2, (http://www.inter-reseaux.org/IMG/pdf_Geopol-_cot-_ASOM-_Version_revue_2.pdf), consulté le 20 octobre 2014.

[433]La Texaf est constituée en 1924 par une firme belge de filature établie à Léopoldville et appartenant aux frères Lagache. Son objectif est la production et la commercialisation du coton dans plusieurs régions dont le Maniema. KIMENA, K. K., *op. cit.*, t. II, p. 857.

[434] Kindu, Archives du Gouvernorat, Dossier Cotonnière à Kasongo : COTONCO, protocole d'accord.

[435] La COTONCO s'est fixée pour objectifs l'achat du coton, l'égrenage, l'emballage, le transport et la vente du coton ; la production des graines cotonnières et leur distribution aux paysans planteurs,

production cotonnière annuelle du Maniema qui variait au début de 700 à 900 tonnes, atteint en 1932 8.000 tonnes. A cette époque, plus de 35.000 Congolais du Maniema sont planteurs du coton[437]. Une usine d'égrenage est installée à Luvungi en 1925 et plusieurs autres au Maniema.

Partout, des postes d'achat sont créés pour faciliter l'achat et l'acheminement de la production grâce à un réseau de pistes carrossables aménagées. Ce réseau routier a donné une impulsion à la production qui augmenta d'année en année, nonobstant quelques périodes de reflux dont la plus importante reste la Deuxième Guerre mondiale (1939-1942).

La croissance des superficies cultivées de coton et des planteurs dans la Plaine de la Ruzizi pendant la Deuxième Guerre mondiale[438] mérite une attention particulière. On note 2.365 ha plantés pour 5.341 planteurs en 1941, 3.472 ha pour 4.018 planteurs en 1942, 2.340 ha pour 4.107 planteurs en 1943 et 2.591 ha pour 4.836 planteurs en 1944[439]. Cette croissance s'est poursuivie sans relâche jusqu'à l'indépendance du Congo grâce, entre autres, à l'exploitation de la route Kamaniola-Kalundu et de ses nombreuses bretelles ainsi qu'à l'afflux des Bafulero qui viennent s'installer le long de cette chaussée où la culture du coton est pratiquée. Notons que dans l'ensemble du Kivu-Maniema, la superficie des emblavures de coton est passée de 21.500 ha en 1945 à 32.800 ha en 1956[440].

---

l'étude et, éventuellement, la réalisation au Congo et ailleurs d'industries connexes à la production cotonnière. Voir Kindu, Archives du Gouvernorat, Dossier cotonnière : COTONCO, protocole d'accord, *op.cit*.

436 L'introduction de la culture du coton dans la Plaine de la Ruzizi fut l'œuvre des Messieurs Gracier (que les autochtones appelaient « *Libugu* »), agronome du territoire d'Uvira entre 1921 et 1927 et Bradfer (connu sous le sobriquet de « *Mandefu* »), Administrateur du territoire d'Uvira de 1922 à 1924. Leur mérite était d'avoir initié, grâce aux contacts permanents, les habitants à la pratique de cette culture. ISP/Bukavu, Archives de la Sous-région du Sud-Kivu, *AIMO*, renseignements politique-territoire des Bafulero.

437 CORNET, J.R., *Maniema. Le pays des mangeurs d'hommes*, Bruxelles, Editions L. Cuypers, 1952, p. 319.

438 L'ordonnance-loi de 1917 avait aligné le coton dans la gamme des cultures forcées et éducatives, ce qui en faisait une contrainte (Statut de la COTONCO, in *Bulletin Officiel du Congo Belge*., 1922, p. 10). Cette ordonnance avait semé la panique dans les zones cotonnières du Kivu-Maniema. Chaque paysan était tenu de produire 400 kg de coton et 15 sacs d'arachides par récolte. Celui qui n'y parvenait pas était dénoncé par les propagandistes congolais et devait recevoir plusieurs coups de fouet pendant 10 à 15 jours (information reçue de LUSUNA MULUFU, interviewé à Kindu, le 12 juin 2013). Dès lors, cette culture imposée aux Congolais se propagea parmi la population des zones concernées surtout qu'elle était, malgré tout, pécuniairement rentable car, à la différence des cultures vivrières, le coton permettait aux autochtones de posséder l'argent pour payer l'impôt et pour satisfaire un certain nombre de besoins élémentaires. Le décret de 1925 réglementait l'achat, l'égrenage et le transport du coton par les compagnies. Les autorités fixaient le prix et les entreprises encadraient les planteurs et organisaient l'achat du coton. Elles procuraient l'outillage (houes, machettes, ...) aux planteurs, aménageaient les routes d'intérêt cotonnier et assuraient la désinsectisation des cotonniers (Kindu, Archives du Gouvernorat, Dossier cotonnière : COTONCO Maniema, *Programme sur la production de la culture cotonnière*).

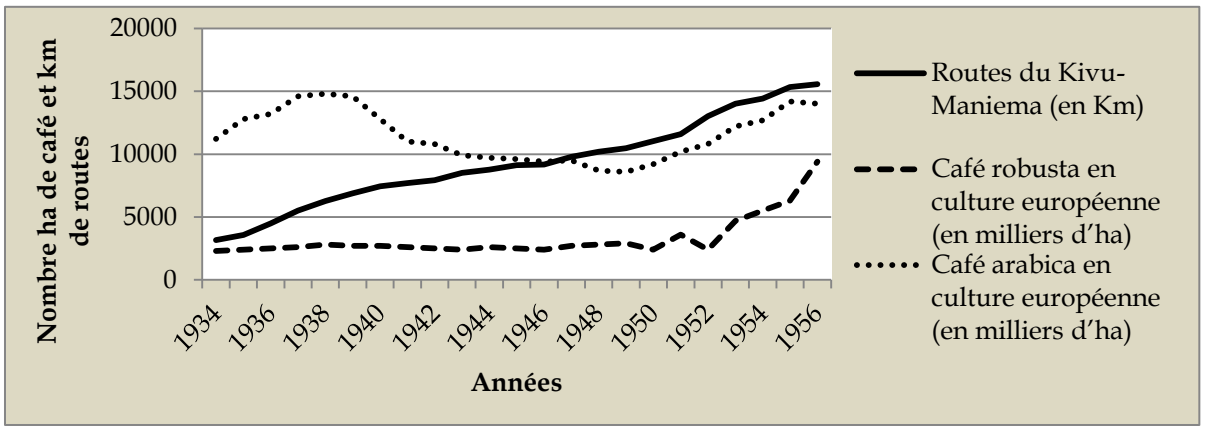
439 ISP/Bukavu, Archives de la Sous-région du Sud-Kivu, *AIMO*, chefferie des Barundi, p. 7.

440 PROVINCE DU KIVU, *Comptes rendus des Conseils de province (1940-1956)*, 1940-1956, passim.

Le café est introduit au début des années 1920 tant au Burundi[441] qu'au Congo Belge. Parlant de la Côte d'Ivoire, Y. Chaineau découvre un lien entre la création des pistes et l'accroissement des superficies cultivées de café et de cacaoyer. Il écrit : « *Dans le cours des années 1929-1930, nous avons pu assister à un véritable lotissement de la forêt de part et d'autre de la nouvelle route ; 7200 hectares de caféiers et de cacaoyers ont été mis en valeur* [...]»[442].

Au Congo belge, la même évolution a été observée dans la caféiculture. En effet, le café est le troisième produit de base de l'économie rurale après le palmier à huile et le coton. La variété robusta est cultivée au Maniema et l'arabica au Kivu d'altitude[443]. Si au Maniema il existe peu de plantations de café, le Kivu montagneux est considéré comme le domaine de prédilection de cette culture. Le café est la principale culture d'exportation pratiquée au Kivu d'altitude jusqu'en 1933[444]. C'est seulement après cette année que d'autres cultures de rapport sont progressivement introduites. Cela explique en partie l'évolution de la caféiculture dans cette partie du Kivu-Maniema.

Fig. 2 : Comparaison entre l'évolution des superficies de café et celle du réseau routier au Kivu-Maniema de 1934 à 1956



Sources: PROVINCE DU KIVU, *Documentation statistique,* Bukavu, 1957, p. 36 ; ROYAUME DE BELGIQUE, MINISTÈRE DES COLONIES, *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, Bruxelles, Publication de la Direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1957, passim ; Bruxelles, Min. AE, AA, RA/CB (195)1, 2, 3 ; RA/CB, (194).

[441] HATUNGIMANA, A., « Le café et les pouvoirs au Burundi », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 243, 2008, p. 2.

[442] CHAINEAU, Y., « La naissance et la vie d'une route coloniale », in *Bulletin de la Société Française des Ingénieurs coloniaux*, Paris, n° 102, p. 102-124, cité par ALOKO-N'GUESSAN, J., *art. cit*., in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J., *op.cit.,* p. 95.

[443] Cela se comprend dans la mesure où le café robusta est une espèce de basse altitude s'adaptant jusqu'à 1200 m d'altitude tandis que l'arabica est produite en haute altitude entre 1200 et 1700 m, ce qui correspond au Kivu montagneux.

[444] En 1956, la production moyenne de chacun des membres de la coopérative *Cafékivu* s'élève à quatorze tonnes, soit l'équivalent en superficie agraire, de trente hectares[444]. Bruxelles, Min. AE, AA, AGRI, Portefeuille 116, Dossier n° 72, Assemblée Générale statutaire du 26 juin 1958, cité par LEONARD, G., « Un divorce belge. Expériences contrastées du planteur belge de café au Kivu (1945-1960) », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al. (dir.), *op.cit.,* p. 214.

La figure ci-dessus montre des allures plus ou moins semblables des courbes représentant respectivement l'évolution des superficies cultivées de café et celle du réseau routier au Kivu-Maniema. Elles peuvent donc être corrélées. Trois phases distinctes ressortent de cette corrélation. Durant la première phase qui va de 1934 à 1938, les courbes des routes et des superficies du café sont ascendantes. Cette ascension correspond à la période d'élargissement des chaussées, ce qui facilite pas mal d'opérations de transport des produits des plantations vers les centres de torréfaction. Les dividendes élevés tirés de la facilité de transport n'ont pu que pousser les exploitants de café à étendre leurs superficies arables.

Durant la deuxième phase qui va 1939 à 1949, il s'observe une différence entre la courbe du réseau routier et celle des aires des plantations de café. Le nombre de routes augmente à cause du besoin de transport des troupes engagées dans la guerre, ce qui requiert des routes bien entretenues. Pendant ce temps, les étendues de plantations connaissent un ralentissement dû à la concurrence de nouvelles cultures, à savoir le thé et le quinquina, tant réclamées par les Alliés.

Quant à la troisième phase (1949-1956sv), elle est, en général, celle de l'envol tant des aires de culture de café (hormis quelques tendances au reflux pour la courbe du café robusta en 1950 et en 1952 dues aux aléas climatiques) que des routes. En effet, c'est durant cette période que le programme d'amélioration et de modernisation du réseau routier du Kivu-Maniema (plan décennal) est mis au point et exécuté ; ce qui coïncide, sur le plan agricole, avec la création des paysannats et des lotissements, ce dont le café profite pour étendre ses superficies[445]. Il faut noter enfin, l'élargissement du marché international de l'arabica du Kivu. Jusqu'en 1940, il est consommé en Belgique, en Allemagne et en Angleterre. Mais à partir de 1947, le marché américain, de loin plus prometteur que celui de l'Europe, ouvre ses portes au

---

[445] VANTHEMSCHE, G., *Genèse et portée du « Plan décennal » du Congo belge (1949 - 1959*), Académie Royale des sciences d'Outre-mer, Classe des Sciences Morales et Politiques, Mémoires in-8°, Nouvelle Série, Tome 51, fasc. 4, Bruxelles, 1994, p. 18. L'idée de paysannat indigène est lancée pour la première fois par le roi Léopold III dans une conférence qu'il a tenue le 23 juillet 1933. Ce type d'exploitation agricole est conçue en vue de sauvegarder les intérêts des habitants : préservation et amélioration du sol, lutte contre l'érosion et feux de brousse, introduction de nouvelles méthodes de culture, augmentation des ressources indigènes, amélioration des pâturages, etc. Il fallait pour cela intéresser le cultivateur à sa terre, lui garantir une semi-propriété et le mettre à l'abri de l'arbitraire du chef coutumier et du notable. Pour ce faire, les bonnes terres sont parcellées selon des superficies variables et attribuées individuellement à chaque habitant (ISP/Bukavu, Archives de la Sous-région du Sud-Kivu (Uvira), *AIMO*, Renseignements politiques, territoire des Bafulero, p. 8). Quant aux lotissements, les premiers travaux ont lieu en 1946 en chefferie Nonda du territoire de Kasongo par l'installation de 50 fermiers planteurs de riz. Ces systèmes d'exploitation des terres par les Congolais ont été introduits dans tous les districts et territoires de la province. Voir ELOY, E., « Les lotissements agricoles et le paysannat dans le District du Maniema », in *B.A.C.B*, vol. XLIV, n° 6, décembre 1953, p. 1249. En 1949, le lotissement est terminé en chefferie Nonda et largement entamé en chefferie Kasenga et en région Wazimba ; plus de 3000 familles sont fixées à l'époque. SYMETAIN, *op.cit*., pp. 64-65.

café du Kivu, ce qui augmente la production et les exportations[446]. Dans les années 1950, la production du café pulvérise toutes les prévisions du Plan décennal, se hissant au premier rang des exportations agricoles du Congo[447].

Au regard de ce graphique, il y a lieu de conjecturer une certaine relation de cause à effet entre le développement de la culture de café[448], les superficies cultivées et l'évolution du réseau routier au Kivu et au Maniema pendant la période coloniale. Pour promouvoir l'agriculture, il est prévu, concomitamment au développement des paysannats et des lotissements, la création des pistes automobiles de raccordement puisque très fréquemment, les lotissements sont situés à l'écart des axes routiers existants[449]. C'est dans ce contexte qu'au début des années 1950, pour endiguer le glissement des populations de Jomba et de Rugari vers le Bwito et le Mushari, l'administration coloniale créa un paysannat de 350 parcelles de 3,5 ha le long de l'axe Rutshuru-Kiwanja-Ishasa[450].

Quant à la culture du thé, elle est introduite au Kivu en 1932. En 1937, pour faire face aux incertitudes du marché, les principaux producteurs de thé se regroupent et forment la Théki (Plantation de thé du Kivu), ce qui accroît la production. C'est ainsi qu'en 1956 par exemple, les 300 ha plantés au Kivu fournissent 1550 tonnes de thé dont plus de 500 sont exportées[451]. Le thé est cultivé en territoires de Masisi et de Kabare.

Le blé et l'orge sont cultivés en territoires de Kabare et de Lubero. Le blé y est introduit en 1940. Sa production connait une diminution en 1950 suite à la mauvaise récolte et surtout à partir de 1955 à cause de la concurrence d'autres cultures jugées beaucoup plus rémunératrices. Pour sa part, l'orge cultivée au Kivu-Maniema à partir de 1953, n'a pu se confirmer à cause de la fin précipitée de la colonisation.

---

[446] LEONARD, G., *art. cit*., in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al., (dir.), *op.cit*., p. 224-225. Le développement de la caféiculture au Kivu-Maniema n'est pas très différente de celle constatée dans le plateau des Boloven au sud du Laos où le café a évolué en deux phases contrastées: de 1925 à 1945, le café a connu un développement modeste à cause de la faiblesse des investissements et de l'insécurité provoquée par les troupes japonaises qui écumaient la région. Par contre, à partir de 1945, suite au retrait des troupes japonaises et surtout à la construction des axes routiers, l'essor de la caféiculture est devenu rapide et notable. Lire FORTUNEL, F., « Le plateau des Boloven et la culture du café, entre division interne et intégration régionale », in *L'Espace géographique*, t. 36, n° 3, 2007, p. 215-228. (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-3-page-215.htm), consulté le 16 septembre 2013. Au Kivu, les plantations les plus vastes et les plus importantes de café se trouvaient en territoires de Kabare, de Kalehe, de Masisi, de Rutshuru, de Lubero et de Beni.

[447] VELLUT, J.L. (dir.), *Mémoire du Congo. Sélection de textes …, op.cit.,* p. 25.

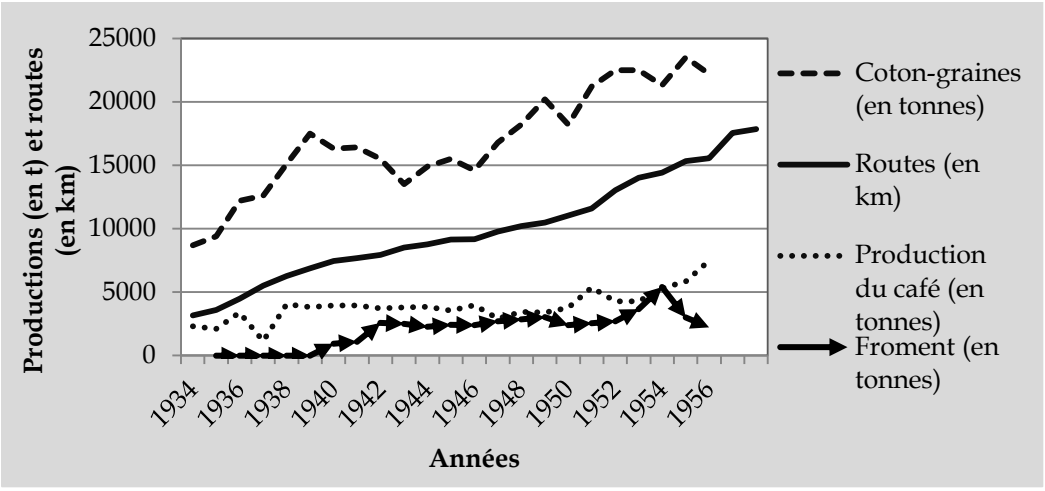
[448] Voir fig. 3, p. 9.

[449] ELOY, J., *art. cit*., p. 28. NDAYWEL, E'NZIEM, I., *op.cit*., Le Cri/ Editions Afrique, 2005, p. 140.

[450] TAGERA, A., « Désir de conserver et nécessité de survivre: cas des terres du domaine de chasse de Rutshuru et du Parc National de Virunga », in *Dossier Pôle Institute*, avril 2013, pp. 8-9.

[451] DESAW, A., *De l'Etat indépendant du Congo au Zaïre en passant par le Congo belge et la République démocratique du Congo 1876-1982*, Bruxelles, C.R.A.O.C.A., 1986, p. 125. PROVINCE DU KIVU, *Document statistique*, … op.cit., p. 38.

Fig. 3 : Comparaison entre l'évolution de la production des cultures de rapport et celle du réseau routier au Kivu-Maniema de 1933 à 1956



Sources : PROVINCE DU KIVU, *op.cit*., p. 30-32, 37, 61 ; *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, 1957, p. 40 et 42 ; Bruxelles, Min. AE, AA, RA/CB (75), (194), (244) (passim).

Il s'observe en gros une évolution ascendante tant pour les cultures de rente (café, coton et froment pris en exemple ici) que pour le réseau routier. Il y a donc lieu de conclure à une certaine complémentarité entre la production de ces cultures et l'évolution du réseau routier au Kivu-Maniema.

Jérôme Aloko N'Guessan fait le même constat sur la Côte d'Ivoire pendant la période coloniale en ces termes : « *Les principales cultures d'exportation (café, cacao, hévéa, coton, ...) doivent en partie leur succès à un effort soutenu de développement de ce segment du réseau routier qui place la Côte d'Ivoire dans le peloton de tête en Afrique occidentale et centrale* »[452]. Dans l'ouest de l'Ouganda, la transformation de routes impraticables en routes praticables au début des années 2000, a doublé et augmenté la production de 50 pour cent dans le cas des cultures de rente telles que le tabac et le café. En Guinée, l'amélioration de l'entretien des routes rurales a entraîné une augmentation de la production agricole. En cinq ans, la superficie semée a doublé et la production vendue a pratiquement quadruplé, tandis que les temps de déplacement ont été réduits de moitié et les coûts de transport d'un quart[453].

Au Kivu-Maniema, les routes facilitent le transport et l'accès aux zones de production et aux usines de transformation situées à Kasongo, Kindu, Goma, Beni, Butembo et Uvira. Celles-ci sont généralement situées le long des axes routiers. Une situation analogue est observée à Madagascar où la zone de colonisation concentrée

[452] ALOKO-N'GUESSAN, J., *op. cit*., p. 97.

[453] THOMPSON, J.B., *Le transport en Afrique : Un futur prometteur, Bilan des résultats atteints*, SSATP (Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne), 2011, p. 4., (http://documents.banquemondiale.org/curated/fr/2011/07/15826386/africas-transport-promising-future-review-africas-achievements-le-transport-en-afrique-un-futur-prometteur-bilan-des-resultats-atteints), consulté le 4 novembre 2014.

dans la partie occidentale du pays betsileo, est située le long de l'axe de la route nationale n° 7 qui relie la capitale Antananarivo à Tuléar sur la côte ouest[454].

Les routes agricoles interviennent dans la prospérité des cultures de rapport au détriment des cultures vivrières. Ainsi par exemple, la lecture de 23 livrets des planteurs du coton du territoire de Kasongo couvrant la période de 1950 à 1960 révèle que « *les champs de coton avaient des dimensions variant entre 160 et 180 ares au moment où ceux destinés à la production agricole ne dépassaient guère 80 ares* »[455]. Cette réussite est due aussi à la coercition, à l'avantage pécuniaire que procure la culture du coton aux paysans, au contact entre les agronomes commis à la tâche d'encadrement des planteurs et à la facilité d'évacuation de la production. En effet, les planteurs, constatant que leur production est achetée et évacuée rapidement grâce aux camions, ont pris goût à la culture du coton. Dans le District du Sankuru au Kasaï par contre, on a noté, durant la même période, une diminution sensible des étendues des champs de coton à cause surtout de l'inaccessibilité des zones cotonnières[456].

1.3. L'essor des cultures vivrières

Pendant la période coloniale, il se développe au Kivu-Maniema des cultures vivrières aussi bien par les colons que par les autochtones. Ces cultures servent à la consommation locale et à la commercialisation. Il s'agit du riz et du manioc (connus depuis longtemps), du maïs (introduit en 1947), de la pomme de terre et de l'arachide (comptabilisées à partir de respectivement de 1942 et 1945).

La production vivrière est, à cette époque, tellement importante qu'elle sert à approvisionner les milieux producteurs, d'autres provinces et les colonies voisines du Congo belge.

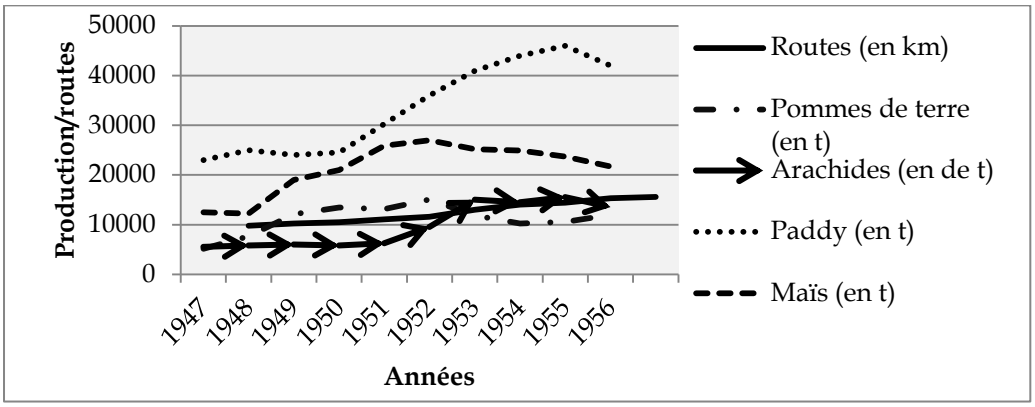
---

454 TOILLIER, A. et SERPANTIÉ, G., « Concilier conservation et développement : un nouvel enjeu pour l'aménagement du territoire ? Le corridor de Fianarantsoa, Madagascar », *Géocarrefour*, vol. 82, n° 4, 2007, p. 212, (http://geocarrefour.revues.org/3202), consulté le 10 octobre 2014.

455 Kasongo, Archives de la cotonnière, *Dossier Cotonco*, Livrets des planteurs du coton.

456 Ce fut le cas des territoires de Lodja et de Katako-Kombe en Province du Kasaï où la forêt ne permettait pas la fluidité de transport dans certains secteurs et groupements à cause de la forte pluviosité qui dégradait les chaussées. On a constaté la diminution des étendues des champs et plus tard, l'abandon de cette culture dans les secteurs de Shilo, Eduo Pete, Munge et Kolombe. Voir Bruxelles, Min. AE, AA., *AGRI,* portefeuille 324, La crise du coton.

Fig. 4 : Evolution de la production vivrière et du réseau routier (1947-1956)



Sources : PROVINCE DU KIVU, *op.cit.*, pp. 35, 42, 45 et 47 ; *Rapport sur la situation économique de la Province du Kivu*, 1957, p. 34, 36-37.

Hormis le manioc et le riz cultivés depuis longtemps, l'introduction des autres cultures vivrières s'est faite durant la deuxième phase de construction du réseau routier dans la région. Ces cultures (pommes de terre, arachides et maïs), ont connu des périodes de reflux et de remontée à cause des aléas climatiques et des fluctuations à partir de 1947[457]. La contribution des routes bien praticables et des moyens de transport mécaniques qui permettent l'écoulement de la production vers les différents points de vente n'est pas à négliger.

La production du manioc, qui n'est pas représentée sur ce graphique, mérite d'être signalée. Elle est allée de 284.000 tonnes en 1945 à 731.033 tonnes en 1956[458], soit un accroissement annuel moyen de 37.252,75 tonnes, ce qui équivaut à une montée de 38,84%. Dans cet accroissement, la contribution des moyens de transport routier trouve sa part. En effet, les colons, l'administration et les sociétés agricoles et minières envoyaient régulièrement des camions vers les centres agricoles pour acheter le manioc (tubercules et cossettes) afin d'approvisionner les camps des travailleurs et de la Force publique.

Quant au paddy, sa production a connu une progression importante, malgré le fait qu'il soit destiné avant tout à l'autoconsommation. La culture de l'arachide était totalement prise en charge par la TEXAF au Maniema. Cette entreprise s'occupait de sa culture, de son transport et de son usinage. L'arachide a connu une extension significative dès 1926 dans tous les territoires du Kivu et du Maniema sauf en territoire de Kabare et de Kalehe à cause d'un climat moins favorable à son développement.

Au sujet de la pomme de terre, il faut noter qu'elle est une culture des hautes terres du Kivu situées à 1900 m. C'est en 1924 que cette culture est développée pour subvenir aux besoins alimentaires des troupes campées dans l'Est africain ainsi

[457] C'est seulement de 1947 à 1956 que les statistiques sont disponibles et continues pour toutes les cultures présentées dans ce graphique (pour la Province du Kivu).
[458] PROVINCE DU KIVU, *Document statistique, op. cit.*, p. 43.

qu'aux travailleurs des mines et des autres districts. La pomme de terre est cultivée dans les régions de Rutshuru, Masisi, Kalembelembe et Kabare. Elle est rendue obligatoire à partir de 1940[459].

Dans son autobiographie, Valère Deceuninck raconte l'histoire des agronomes belges qui avaient longtemps séjourné seuls en brousse sous les ordres du service territorial. Ces agronomes avaient fait appliquer par mesures coercitives les impositions culturales dans des régions étendues. C'est ce qu'on appelait « *la propagande* » ou la formation par ordres et instructions, suivie de contraintes à l'encontre des récalcitrants. Son but était d'intensifier l'agriculture des autochtones et de convaincre les paysans de l'utilité de nouvelles méthodes préconisées[460].

Pour atteindre les villages reculés et vulgariser les nouvelles cultures et méthodes culturales, les routes ont été mises à profit. Dimandja Omende du village Tunda dans le Maniema raconte comment l'agronome du Territoire de Kibombo arrivait à moto dans les années 1946-1947 avec de nouvelles semences de riz. Il rassemblait les villageois chez le chef du village et leur montrait l'avantage de la nouvelle semence et comment la cultiver[461].

1.4. Le progrès des plantes pharmaceutiques

Le District du Kivu a été le champ d'expérimentation du quinquina (à partir de 1928)[462], du pyrèthre (introduit en 1931 à Tshibinda)[463] et de la papaïne (à partir de 1947). La culture du quinquina prend de l'envol au Kivu en 1941[464]. Les superficies cultivées passent de moins de 100 ha en 1939 à 1600 ha en 1945. Pour mieux transformer les écorces du quinquina et produire le sel de quinine, le Gouvernement colonial achète à l'Angleterre une usine exploitée dès 1942 par la régie Congokina[465].

---

[459] Uvira, Archives du territoire d'Uvira, AIMO, District du Kivu, Rapport d'inspection du territoire de Kabare du 11 octobre au 16 novembre 1940, p. 12.

[460] DECEUNINCK, V., *Pionnier de la Coopération Agricole au Zaïre-Congo (1949-1977)*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 43.

[461] DIMANDJA Omende, 84 ans, ancien agent de l'OTRACO, interrogé à Kindu, le 17 janvier 2013.

[462] Les premières expérimentations du quinquina commencent au début des années 1930. Toutefois, la première plantation de quinquina est créée en 1938 lorsque l'Union Chimique Belge (UCB) acquiert plus 500 ha à Mbayo, en Territoire de Kabare. DREVET, J.F., *op. cit.*, p. 78.

[463] Document n° 1 : Une plantation de pyrèthre à Tshibati, annexe, chapitre troisième, p. 10.

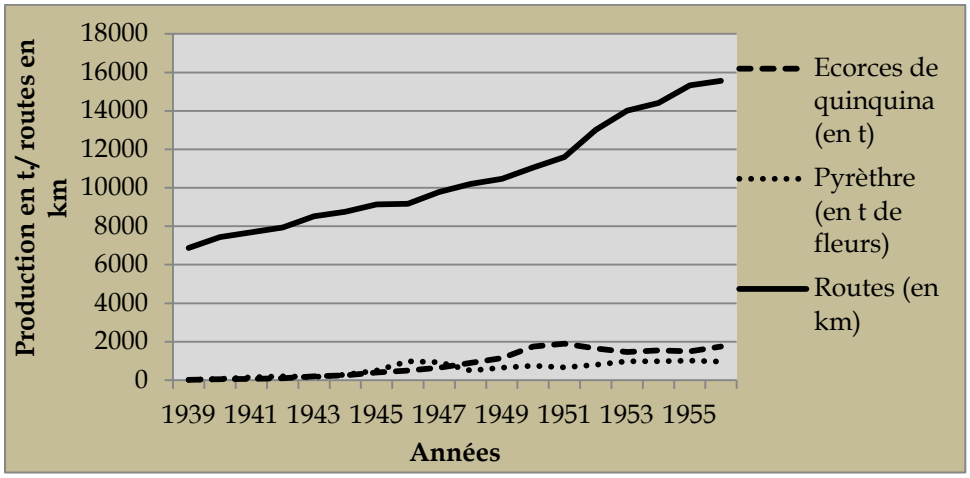
[464] Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les grands producteurs du pyrèthre, notamment le Japon et la Yougoslavie, combattent du côté des puissances de l'Axe. En 1941, les Japonais envahissent les Indes néerlandaises, principales productrices de denrées tropicales et les éloignent du giron des Alliés. Entretemps, l'extension de la guerre en Océanie et en Extrême-Orient accroît les besoins en quinine des Etats-Unis. Des contrats juteux sont alors signés avec les producteurs du Kivu par les Américains pour les opérations militaires d'Extrême-Orient et la production de certaines cultures, notamment le pyrèthre. Le Kivu montagneux a dès cette année-là planté autant qu'il pouvait le quinquina. DREVET, J.F., *op. cit.*, p. 85.

[465] C'est cette usine qui sera installée à Bukavu dans les années 1950 et qui portera plus tard le nom de Pharmakina.

Quant au pyrèthre, ses aires cultivées connaissent aussi une progression. Elles passent de 79 ha en 1938 à 1.506 ha en 1945[466].

Au sujet de l'enzyme tiré du latex du papayer (la papaïne), sa production débute en 1947 au Kivu. Son exploitation a normalement évolué et a atteint le paroxysme en 1953.

Fig. 5 : Rapport entre la production de quelques cultures pharmaceutiques et le réseau routier au Kivu-Maniema (1939-1956)



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique…op.cit.*, pp. 46, 48 et 49.

Durant la période de 1939 à 1955, la production des plantes pharmaceutiques évolue positivement dans l'ensemble par rapport aux routes. En général, les plantations des plantes pharmaceutiques sont situées sur les collines. Seul le réseau des routes d'intérêt général, local et privé permet de déplacer les écorces de quinquina vers les usines de Congokina à Bukavu, le latex de papayer et les feuilles séchées de pyrèthre depuis les plantations vers les centres de traitement et delà, vers les exutoires de Matadi et de Dar-Es-Salaam.

Les routes sont aussi nécessaires pour le déplacement des agronomes, des semences, de divers intrants et de la ration hebdomadaire (« *posho* ») distribuée aux travailleurs chaque samedi. Elles sont fortement sollicitées dans le transport de la production tant recherchée par les Alliés pendant la Deuxième Guerre mondiale et par le marché international au lendemain des hostilités.

[466] PROVINCE DU KIVu, *op.cit.*, pp. 46, 48 et 49.

1.5. La culture des plantes à huiles essentielles[467]

Les huiles essentielles, à savoir le géranium rosat, l'essence d'eucalyptus, le lemon-grass et le vétiver, étaient produites aux environs de Bukavu par les colons qui y avaient établi de petites exploitations.

Le géranium rosat est extrait avant même la création de la province de Costermansville en 1933. Il est cultivé dans les marais d'altitude en territoire de Kabare. Cette culture se plaît d'habitude aux environs de 2.000 m, ce qui a permis de le substituer au pyrèthre à partir de 1953. Sa production connaît une évolution en dents de scie à cause des aléas climatiques et des fluctuations du marché. Le succès de l'eucalyptus dans les opérations de reboisement et de lutte contre les érosions au Kivu d'altitude surtout à partir de 1948 avec la MAE (Mission Antiérosive) est important. Avec le temps, on a assisté à la création des plantations d'espèces à essence comme le smithii, le dives et le citriordora indispensables dans la pharmacopée et la parfumerie. Quant au lemon-grass (ou citronnelle), sa production commence au Kivu en 1947. Enfin, utilisée spécialement comme huile essentielle, la production du vétiver ne s'est pas imposée à cause de l'ignorance de la population et des espaces réduits qui lui sont consacrés par les colons[468].

Grâce à ces plantes, de petites usines qui faisaient la fierté de la région jusqu'à l'indépendance, ont été montées. Encore une fois, le progrès des exploitations et l'accroissement de la production peuvent être aussi classés parmi les effets indirects des routes qui permettent le déplacement des exploitants, du matériel et de la production.

1.6. Les cultures maraîchères

Les Pères Blancs sont les premiers à introduire l'agriculture maraîchère au Kivu. Dans son témoignage de 1892, M. Guillemé signale qu'on trouvait dans les potagers des missions près du lac Tanganyika, la pomme de terre, le chou, le chou-fleur, le chou-rave, la betterave, la carotte, le radis, le navet, la chicorée, la laitue, l'aubergine, le cresson, la tomate rouge et jaune, le persil, le cerfeuil, l'oignon[469].

Avec la colonisation, les colons planteurs ont profité du climat tempéré de montagne pour poursuivre et enrichir l'œuvre des missionnaires en territoires de

---

[467] Une huile essentielle est un liquide concentré en substances végétales, obtenu par extraction ou distillation de molécules volatiles de la plante d'origine. Dictionnaire Futura-santé (http://www.futura-sciences.com/magazines/sante/infos/dico/d/medecine-huile-essentielle-8121/), consulté le 8 janvier 2014.

[468] Voir Document n° 2 : Evolution de la production des plantes à huiles essentielles, annexe chapitre troisième, p. 11.

[469] GUILLEME, M., *Près du Tanganika*, Anvers, 1892, p. 97, cité par ZANA ETAMBALA, « Patrimoines missionnaire et colonial. Des images médiévales à l'époque du Congo belge 1890-1940) », in *Annales Aequatoria*, n° 30, 2009, p. 1005.

Kabare, Kalehe, Masisi et Rutshuru. Ils ont ajouté les amarantes, concombres, petits pois, etc.

Les témoins rapportent que les produits maraichers du Kivu montagneux étaient destinés, à l'époque, à la consommation locale et à l'approvisionnement des marchés situés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la province[470].

Dans les années 1940, le trafic des produits maraichers devient intense. Des camions chargés des produits maraichers quittent régulièrement les zones de production pour les marchés pour Blancs de Goma, de Bukavu, de Kindu, d'Uvira et des centres miniers et administratifs comme Kamituga, Shabunda, Kabunga, Walikale, Punia, Kalima, Kasongo, Beni, Butembo, etc. Ces produits sont également transportés par camions vers les centres administratifs de la Province Orientale et du Katanga[471]. D'autre part, chaque semaine, des avions chargés des produits maraichers du Kivu-Maniema décollaient des aérodromes de Goma et de Kamembe pour ravitailler les marchés d'Elisabethville, Léopoldville, Luluabourg, Léopoldville, Stanleyville, Coquilhatville, etc.

Pendant la période coloniale, l'apport de la route dans le développement de l'agriculture au Kivu-Maniema est significatif. Henri Nicolaï et Jules Jacques arrivent à la même conclusion quand ils étudient les incidences du chemin de fer de la BCK sur les paysages du Kasaï[472].

Ce qui est dit du rail vaut aussi pour les routes construites au Kivu-Maniema. Les routes offrent aux colons et aux paysans la possibilité d'acquérir de nouvelles semences améliorées, de nouvelles techniques culturales, de nouveaux outils, des intrants, et même la facilité d'écouler leur production. Stimulés par ces apports, les agriculteurs redoublent d'efforts pour étendre leurs espaces arables. Par conséquent, ils produisent plus et accroissent leur revenu.

C'est pourquoi, parlant de la réhabilitation des routes de desserte agricole en Province Orientale par les entreprises chinoises dans le cadre du programme gouvernemental dit des « *cinq chantiers de la République* » en République Démocratique du Congo, un agriculteur confiait en 2010 : « *Avec le retour des camions, notre production a fortement accru. Nous cultivions des champs d'une centaine de mètres carrés, mais maintenant nous allons jusqu'à 300 m²* [...]. *Grâce à la reprise des mouvements de population et l'intensité du trafic, nous vendons le gobelet de riz à moins du double* »[473].

---

[470] BUHENDWA CHALAZIRE, 88 ans, agronome en retraite, interrogé à Bukavu, le 27 décembre 2013 ; MULUMEODERHWA KALIMULIMA, 87 ans, paysan, interviewé à Nyangezi, le 20 février 2010 ; NTALUBEZYA Maurice, 83 ans, ancien moniteur et Directeur d'école primaire, interrogé à Bukavu, le 17 janvier 2014.

[471] SYMETAIN, *op.cit*., p. 69.

[472] NICOLAÏ, H. ET JACQUES, J., *La transformation des paysages congolais par le chemin de fer. L'exemple du B.C.K.*, IRCB, classe des sciences naturelles et médicales, Mémoire, collection in-8°, t. XXIV, fasc. 1, Bruxelles, 1954, p. 101.

[473] Propos d'Aradjabu Kabali rapportés par MATOPE, F., « RD CONGO *art. cit*., p. 21.

L'impact des routes s'observe aussi dans la localisation des centres agricoles du Kivu-Maniema. 41 centres agricoles de la région sont situés le long des routes d'intérêt général et local à grand trafic, essentiellement pour faciliter la mobilité des agriculteurs et de leurs produits[474].

2. Route et élevage au Kivu-Maniema

Sur le plan de l'élevage, les bovins, les suidés, les ovins et les caprins, ainsi que la volaille, font partie intégrante du mode de production d'avant l'arrivée du colonisateur. L'apport de ce dernier a consisté à l'amélioration des méthodes d'exploitation et à l'introduction des races d'animaux beaucoup plus prolifiques et plus résistantes à certaines maladies.

2.1. Introduction de nouvelles espèces d'animaux et de méthodes d'élevage

Les colons qui s'installent au Kivu-Maniema à partir de 1919 apportent de nouvelles races de vaches laitières, de porcs, de lapins, de moutons, de chèvres, etc. Ces animaux sont transportés par route à partir des ports vers les fermes où ils sont gardés. La route sert aussi au transport de certains aliments du bétail, des vétérinaires, des produits pharmaceutiques et des bêtes destinées aux abattoirs des fermes vers les villes.

A partir des années 1930, les colons ont créé de grandes fermes au Kivu. Elles sont situées, dans la plupart des cas, le long des routes. L'objectif est de profiter de la présence du réseau routier pour assurer l'approvisionnement des centres urbains. C'est ainsi que la ferme de Nyamitaba est située aux alentours de Goma ; les fermes-laitières de Mulume Munene, de Mushweshwe (en chefferie de Kabare), des MM. Maurice de la Kethulle (à Irumvu/Gombo), de De Ketelaere et Van Hamme (à Nyangezi), et de Nyakagugu (à Mulamba en chefferie de Ngweshe) sont situées, toutes, à moins de 50 km de Costermansville[475]. Dans les centres urbains de Goma et de Bukavu, on trouve de grands abattoirs (Elakat à Bukavu et Birere à Goma), des marchés, des restaurants, des boucheries et des charcuteries qui achètent et vendent les produits d'élevage[476]. A cette époque, la viande des fermes alimentent aussi, grâce au réseau routier, les centres agricoles et miniers. Par ailleurs, des bergers du Bushi

---

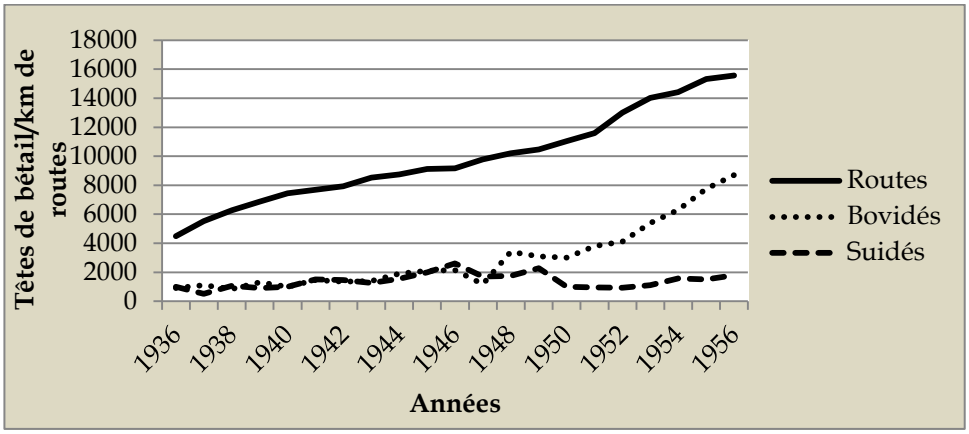
[474] Voir Document n° 3 : Localisation des centres agricoles du Kivu-Maniema en 1956, annexe, chapitre troisième, p. 11.

[475] Bukavu, Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, eaux et forêts, *Dossier fermes du Kivu.*

[476] Informations de CHIBIKE KAMPANDA Christophe, 84 ans, ancien commerçant ambulant ; de NAMUKUNDA Albert, 80 ans, ouvrier à la ferme d'Irumvu ; de LUBUNGO Alphonse, 83 ans, ouvrier à la ferme de Nyakagugu et de MINANI André, 85 ans, agent à l'abattoir de Birere, interrogés respectivement à Bukavu le 10 août 2013, à Bukavu le 13 juin 2013, à Nyangezi le 19 avril 2013 et à Goma, le 17 janvier 2014.

convoient des vaches par route jusque dans les centres miniers et les marchés du Maniema.

Fig. 6 : Evolution du cheptel européen et du réseau routier (1936-1956)



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique … op.cit.*, p. 49.

Ce graphique montre que l'élevage européen a globalement connu une évolution positive malgré quelques involutions au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale imputables à la reconversion économique. Quant à la production de la viande, elle a notablement progressé au Kivu-Maniema de 1934 à 1956. Une montée fulgurante a été observée à partir de 1954 grâce aux nouveaux investissements, à une demande croissante, à la multiplication de fermes et à la disponibilité des routes praticables dans la région.

A partir de 1951, la production du lait augmente grâce aux mêmes facteurs. Selon les statistiques, on est passé de 75.000 litres de lait en 1951 à 2.175.000 de litres en 1956[477]. Quant au beurre, il est produit au Kivu depuis 1935[478]. Bénéficiant de la présence d'un réseau routier praticable en toutes saisons, le beurre est transporté jusque dans des centres d'occupation européenne situés au Maniema[479], au Sud-Kivu, au Nord-Kivu, dans les colonies limitrophes et les centres comme Stanleyville, Albertville et Elisabethville, Luluabourg. La production du beurre est passée de 10 tonnes en 1935 à 89 tonnes en 1956[480], soit une augmentation annuelle moyenne de 11,23%.

[477] PROVINCE DU KIVU, *op.cit.*, p. 57.
[478] Bukavu, Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, élevage, eaux et forêts, rapport du service provincial de l'agriculture et de l'élevage (1934-1956).
[479] SYMETAIN, *op.cit.*, p. 69.
[480] *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, 1957, p. 60.

2.2. La question des pâturages

On ne peut imaginer le développement de l'élevage européen au Kivu sans évoquer l'épineuse question de pâturage dans un milieu à démographie élevée. Au Fouta-Djalon, l'élevage est basé sur l'exploitation des terrains de parcours. Ceux-ci sont d'une façon générale inscrits dans l'espace villageois. Suivant les saisons (la saison des pluies dure généralement de mai à septembre), les éleveurs procèdent au moins à trois déplacements sur les terres du village[481]. Au Kivu-Maniema, l'élevage se faisait généralement sur les terres du village sans transhumance. C'est le colonisateur qui y a introduit le système de pâturages bien délimités appartenant aux individus.

Dès leur arrivée en 1928, les colons éleveurs achètent de grandes étendues de terre qu'ils destinent aux cultures et aux pâturages surtout en territoire de Masisi, de de Kalehe, de Mwenga et d'Uvira. En territoires de Kabare et de Walungu par contre, la plupart des colons pratiquent le *mixed-farming*[482].

De l'avis du service vétérinaire du territoire d'Uvira en 1945, il faut estimer à 3 ha la superficie des pâturages nécessaires à l'alimentation d'une tête de bétail par an[483]. Quant au Ministère des Colonies, « *le début du ranching nécessite l'occupation des herbages naturels soit de 8 à 10 ha de terrain par tête de bétail et par an* »[484]. Au Kivu, posséder du bétail est une chose, trouver du pâturage en est une autre, et des plus délicates.

Durant la période coloniale, les pâturages sont accessibles grâce aux routes construites dans le milieu de leur développement ; ce qui permet le déplacement des propriétaires soucieux de se rendre compte de l'évolution de leur cheptel sur le terrain. Dans certains cas, les colons transportent des plantes fourragères d'un milieu à un autre en camions en vue de nourrir leur bétail surtout en saison sèche.

---

[481] BANO NADHEL DIALLO, « Le renouveau de l'élevage au Fouta-Djalon : le retour de la tradition ? », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 217, 2002, pp. 89-104, p. 91, (http://com.revues.org/1058), DOI : 10.4000/com.1058, consulté le 15 novembre 2014.

[482] Ce système consiste à mélanger sur une même terre d'exploitation, les cultures et le bétail. Cela permet de cultiver les plantes fourragères pour l'alimentation du bétail en période de sécheresse. Cette pratique est développée surtout dans les fermes des territoires de Kabare et de Walungu où les effets de la sécheresse sont plus perceptibles. Nous pensons ici aux plantations Gombo, de Luhwinja, de Nyangezi et de Mulamba. Quant aux territoires de Masisi, de Kalehe et de Mwenga (secteur d'Itombwe), qui bénéficient de la très haute altitude (plus de 2200m), ce système de culture n'est pas nécessaire parce que les herbes y sont permanentes dans les pâturages.

[483] ISP/Bukavu, Archives de la Sous-région du Sud-Kivu, *AIMO*, Renseignements politiques territoire des Bafulero, p. 12. Dans ce contexte, Mr. Christiaens par exemple, a demandé et obtenu de la Sucraf un terrain de 500 ha à Kiliba, dans la Plaine de la Ruzizi, englobant le marais et la terre ferme en vue de son cheptel personnel de 400 têtes de bétail en 1945. De son côté, Mr. Cloesen, colon à Lungutu possédait une centaine de bêtes qui pâturaient vers la rivière Ruzizi pendant la sécheresse. Il possédait aussi 85 ha de pâturage à Sange où se trouvaient ses chevaux, cochons et vaches.

[484] MINISTERE DES COLONIES, *Guide pratique à l'usage des candidats colons désireux de s'établir eu Congo Belge*, Bruxelles, Imprimerie Liberator, 1951, p. 69.

D'ailleurs, la plupart des centres d'élevage du Kivu-Maniema sont situés le long des principaux axes routiers dans le but de faciliter le transport entre les fermes et les centres de vente des produits d'élevage ou d'approvisionnement en divers matériels et intrants[485].

3. Le développement de la pêche

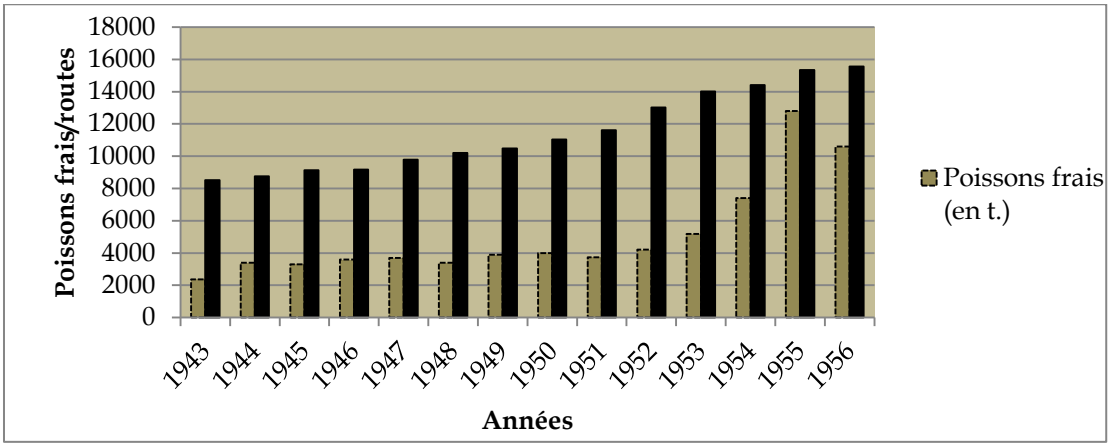
Avant la colonisation, les Congolais pratiquaient la pêche traditionnelle dans les lacs Tanganyika, Kivu et Edouard ; dans le fleuve Congo et dans les différentes rivières, juste pour l'autoconsommation.

Pendant la colonisation, six pêcheries ont été créées au Kivu : à Uvira (sur le lac Tanganyika) ; à Nyakakoma, Bwera, Kamandi, Rutshuru, Vitshumbi et Kiavinyonge (sur le lac Edouard) en 1947[486]. Les pêcheries du lac Edouard étaient placées sous la surveillance de la COPILE (Coopérative des Pêcheurs Indigènes du lac Edouard), ancêtre de COPEVI (Coopérative des pêcheurs des Virunga)[487].

Pour fournir des protéines animales aux populations riveraines du lac Kivu, on y a introduit au début des années 1950, une sorte de sardine appelée *limnotrisa miodon* (localement dénommé *sambaza*).

Concernant le rapport entre la production halieutique et la croissance du réseau routier au Kivu-Maniema, analysons le graphique ci-dessous.

Fig. 7 : Evolution de la production du poisson et celle du réseau routier au Kivu-Maniema (1939-1955)[488]



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique…*, *op.cit.*, p. 52.

[485] Voir Document n° 4 : Localisation des centres d'élevage au Kivu-Maniema en 1956, annexe, chapitre troisième, p. 13.

[486] La pêcherie de Kamandi dont la production était de 32 tonnes de poissons en 1931, appartenait à la MGL. Quant à la pêcherie indigène de Rutshuru, sa production estimée à 2,5 tonnes de poissons pour la même année, était jugée insuffisante pour satisfaire les besoins des autochtones. Voir Rapp. Ch., 1931, p. 172.

[487] TAGERA, A., *art. cit.*, p. 7.

[488] PROVINCE DU KIVU, *Document statistique, … op.cit.*, p. 52.

En gros, les pêcheries alimentaient les centres administratifs et miniers du Kivu-Maniema et du Ruanda-Urundi en poissons. Leur production halieutique a positivement évolué depuis 1943 avec une forte progression de 1951 à 1955, avant de régresser dès 1956. Le progrès dont il est question est consécutif à la forte demande, à l'exécution du Plan décennal qui finance le secteur de la pêche, mais aussi à la présence d'un réseau de transport routier qui permet le déplacement facile de camions de poissons vers les centres de consommation et de vente.

Dans une étude sur les circuits des productions halieutiques en Côte d'Ivoire, Jérôme Aloko-N'Guessan et Koffi Mouroufié Kouman, soulignent que « *les infrastructures de pêche et de transport sont les conditions essentielles du développement de la pêche dans le sud de ce pays* »[489].

Au Kivu-Maniema, le transport du poisson est essentiellement assuré à cette époque par voie routière, principalement sur le grand axe routier reliant le nord au sud de la région et sur ses nombreuses bretelles[490]. En voici le circuit : de Nyakakoma, Bwera et Vitshumbi sur le lac Edouard, les camions chargés de poissons (Tilapia Nilotica) empruntent la route du nord pour Lubero, Butembo et Beni où leur cargaison était écoulée. D'autres camions prennent la direction sud pour approvisionner les marchés de Rutshuru, Goma, Sake, Kirotshe, Kalehe, Bukavu, Walungu, Kabare, Kamituga, Kitutu, etc. Quant aux poissons pêchés dans le lac Tanganyika, ils sont généralement destinés à la consommation locale. Toutefois, le surplus était envoyé à Bukavu et dans les villages de la Plaine de la Ruzizi[491].

Pendant ce temps, du côté du Maniema, la pêche artisanale est pratiquée dans le fleuve Congo. La production, bien que limitée, permet d'approvisionner, grâce au réseau routier, non seulement le centre urbain de Kindu, mais aussi les centres miniers et administratifs comme Kampene, Kailo, Kalima, Saramabila, etc.

SECTION 2 : DEVELOPPEMENT DE L'EXPLOITATION MINIERE

Pour Patrick Ziltener et Daniel Künzle, le contrôle de l'exploitation minière fut la clé du pouvoir colonial britannique au Ghana et en Afrique du sud. Cette exploitation a considérablement influé sur la population locale entrainant les migrations de travail, le besoin de logement, de nourriture, des loisirs, de

---

[489] ALOKO-N'GUESSAN, J. et KOUMAN KOFFI, M., « Le circuit de distribution des productions halieutiques su Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire », in TIJANI MALAM MOUSSA et al. (dir.), *Echanges et réseaux marchands en Afrique*, Paris, Karthala, 2010, pp. 67-88.

[490] Le graphique montre bien que le secteur de la pêche a bénéficié de la construction des routes au Kivu-Maniema. C'est pourquoi la courbe de l'évolution de la production du poisson est globalement aussi ascendante que celle des routes pendant la période allant de 1943 à 1956.

[491] KAHONGYA KAMBALE, 89 ans, ancien ouvrier de la MGL/Nord, interviewé à Goma le 20 août 2013 ; SIFA KANYARENGWE, 90 ans, épouse d'un cantonnier de la route Rutshuru-Lubero, interviewée à Kiwanja, le 12 juin 2012.

l'urbanisation et l'émergence de nouvelles formes de sociabilité et d'activités politiques[492].

Au Congo belge, les mines ont occupé une place de choix dans la mise en valeur économique de ce vaste territoire. Du reste, « *C'est surtout grâce à ce secteur que cette colonie joue un rôle de premier plan sur la scène mondiale* »[493]. Et pour E. Dehoux, « *La politique coloniale qui guide toujours les destinées du Congo belge est basée principalement sur l'exploitation trustée des richesses minières et subsidiairement de quelques produits agricoles* »[494].

1. Les sociétés minières et la construction des routes

En général, c'est au XIX[e] siècle que les minerais du Kivu-Maniema révèlent leur existence. Dans la séance de l'IRCB du 30 juin 1930, on peut lire : « *M. Lancsweert montre que l'ouverture du Maniema à la prospection publique a eu pour effet un développement extraordinaire des richesses minières. Il passe en revue les principaux minéraux qui sont déjà en exploitation. Il distingue ceux qui sont situés au Nord du parallèle de Kindu, où se trouvent les principaux gîtes d'étain, et quelques riches gisements d'or, et enfin ceux qui sont situés au Sud de Nyangwe en dehors du domaine des Grands-Lacs où réapparaissent les gîtes d'étain. Outre les alluvions et éluvions stannifères et aurifères, M. Lancsweert signale la découverte de quelques minéraux et minerais spéciaux qui méritent une attention particulière, notamment le diamant, le corindon, le zircon, la monazite, le cuivre, le plomb, le zinc, le niobium, le tantale et le tungstène. On peut s'attendre à d'heureuses surprises lorsque de l'exploitation des alluvions et des éluvions, on passera aux gîtes primaires, qui sont à peine entamés aujourd'hui* »[495].

Rapidement, les sociétés minières[496] essaiment toute la région et se partagent les zones d'occupation et d'exploitation. Une fois installée et avant même de débuter l'extraction des minerais, ces sociétés se lancent, avec l'accompagnement de la

---

[492] ZILTENER, P. et KÜNZLE, D., « Impacts of Colonialism – A Research Survey », in *Journal of World-Systems Research*, vol. 19, n° 2, p. 302.

[493] VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et les Congo…, op.cit.,* p. 46.

[494] DEHOUX, E., *op.cit*., p. 12.

[495] LANCSWEERT, M., « Quelques nouveaux gîtes minéraux découverts au Maniema », in *Congo*, Séance du 30 juin 1939, IRCB, t. II, n° 1, juin 1939 (Mélanges), pp. 103-104. Les principaux minerais extraits du sous-sol du Maniema en 1930 sont l'or, la cassitérite, l'étain, le fer, l'argent, le diamant, le corindon-saphir, le platine natif, le wolfram, le wolframite, la tentalite, le niobium, la cassitérite-étain, la cassitérite-wolframite, le colombium, le colombo-tentalite, le graphite, le cérite. Voir Rapp. Ch. 1930, p. 133. En 1941, 260 mines sont en exploitation au Kivu-Maniema ; dont 179 pour l'or, 75 pour la cassitérite et 6 pour l'or et la cassitérite. Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)5, Conseil de province de Costermansville, 1942, p. 4.

[496] Les grandes sociétés concessionnaires comme la CFL et le C.N.Ki. ont créé des filiales qui s'occupaient de l'exploitation des minerais du Kivu-Maniema. Il s'agit entre autres de la MGL, la Symétain, la Belgikaor, la Belgikaétain, le Shabundor, le Kinetain, le Symor, la Miluba, la Minerga, la Cobelmin, le Kinor, la Cololacs, la Simkat, la Société Minière Victoria, la Compagnie Minière Arema, la Minière de Kindu, la Somiba, la Minière des Grands-Lacs, la Symaf, la Somikin et la Minière du Maniema. Bruxelles, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)5, Conseil de la Province de Costermansville de 1942.

Colonie, dans la construction des « *routes minières* »[497]. En effet, selon la logique coloniale, l'établissement des routes d'accès et d'évacuation doivent précéder l'ouverture des exploitations nécessitant de gros transport[498].

Cette façon d'agir a, en amont, deux raisons principales : d'une part, elle évite le recrutement à la fois des travailleurs pour la construction des routes et pour les travaux d'extraction minière, ce qui serait trop demander à la population. Du reste, selon la logique coloniale, la construction préalable des routes conduisant aux zones minières est une solution au problème de la main-d'œuvre qui a toujours été un casse-tête au Kivu-Maniema. Il permet aussi l' « *accoutumance des Congolais au travail* » et leur « *libération* » du portage avant d'être tous employés dans les travaux des mines[499]. D'autre part, les routes rendent plus efficace le travail des mines dans la mesure où elles facilitent l'accès à l'outillage utilisé dans ce genre de travail et dont le transport est souvent difficile à cause du tonnage élevé de différentes machines. Dans le sens inverse, les routes servent à l'expédition rapide des minerais vers les centres d'évacuation ou de traitement.

Faisant le bilan de l'action des sociétés privées en faveur de la colonie, Maurice Lippens note : *« Les entreprises européennes ne constituent pas seulement le facteur essentiel et primordial du développement de la colonie : elles sont encore et surtout l'élément indispensable, le stimulant de tout progrès, tant dans l'ordre moral qu'au point de vue matériel […]. L'initiative privée a couvert la colonie d'un vaste réseau de voies de communication, développé les moyens de transport et créé de multiples exploitations commerciales, industrielles et agricoles, qui ont introduit, jusque dans les régions les plus reculées, le bien-être et la civilisation. L'énumération des bienfaits répandus da la sorte étonnerait par sa longueur et sa diversité »*[500].

Au début des années 1950, la production de l'or du Kivu-Maniema représente le cinquième de la production totale du Congo belge (9020 kg) ; celle de l'étain constitue les deux tiers de la production congolaise et environ 10% de la production mondiale[501]. Les principaux centres miniers sont, pour la Symétain : Kalima, Punia, Kasese et Sukumakanga ; pour le C.N.Ki. : Kasese et Kingulube ; pour la MGL : Kamituga, Kabunga et Butembo. Des particuliers exploitent de petits gisements à

---

[497] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Gouverneur Général, Lettre portant sur l'utilisation route minière Gwese-Nya Ngezi par les Colons, Léo-Kalina, novembre 1932. Les routes minières sont construites par les sociétés minières sur les terrains domaniaux pour le service exclusif d'exploitation, en vue de relier les mines aux usines et aux routes d'évacuation et non pour desservir des plantations qui pourraient s'installer à proximité de leurs concessions. Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, CAMUS, P., Note au Ministre : les routes minières ; de quoi s'agit-il ? A l'issue des travaux de construction, l'entretien des routes minières était assuré par ces organismes intéressés sur fonds propres pendant une période de 5 ans. Après cette période, l'Etat pouvait racheter ces routes et les intégrer dans le domaine public. Voir Rapp. Ch. 1933, p. 53.

[498] DEHOUX, E., *op.cit.*, p. 139.

[499] LIPPENS, M., « Notre politique coloniale », in *Revue Economique Internationale*, 20e année, vol. I, n° 2, février 1928, p. 231.

[500] *Ibid*.

[501] SYMETAIN, *op.cit.*, pp. 67-68.

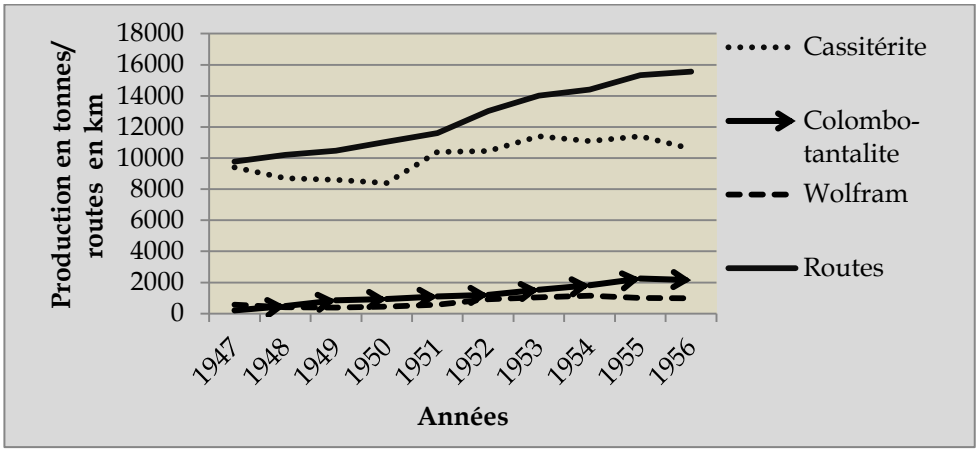
Pangi, à Kaozi et à Nyangwe. La Cobelmin assure l'exploitation des concessions de Kinor (à Saramabila), Kinétain (à Kailo), Minerga (à Pizon), Miluba (à Saulia, Shabunda, Kampene), Belgika (à Kalima, etc.)[502].

2. Route et production minière

Au Gabon, écrit Léandre Edgard Ndjambou, « *Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'effort de valorisation des gisements nationaux d'or et de diamants n'eurent guère plus de conséquences vu la faiblesse des trafics générés, pas plus que les progrès de l'exploitation du pétrole qui contribua certes à étendre le réseau des pistes ouvertes à des fins de prospection mais vit aussi se développer ici les premiers oléoducs reliant pour l'essentiel les sites d'extraction aux points de chargement portuaires* »[503].

Au Kivu-Maniema par contre, il existe une corrélation entre l'accroissement du réseau routier et la production minière.

Fig. 8 : Corrélation entre l'évolution du réseau routier et celle de la production de quelques minerais[504]



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique …op.cit.*, pp. 60-61.

Toutes les quatre courbes présentent globalement la même tendance : la montée. Il y a lieu de déduire qu'au Kivu-Maniema, le travail des mines n'échappe pas à l'influence du réseau routier. En effet, grâce aux routes, le matériel des sociétés minières qui, autrefois, était transporté à tête ou à dos d'homme, est désormais déplacé par route sur des camions. Les routes facilitent aussi le transport des minerais, du personnel et des produits alimentaires destinés aux camps des travailleurs. Les anciens porteurs sont engagés dans les mines, ce qui grossit le

[502] *Ibid*.
[503] NDJAMBOU, L. E., *art. cit*., p. 5.
[504] L'évolution de la production des minerais au Kivu-Maniema est ascendante pour tous les produits de 1947 à 1956. Notons qu'il en est de même pour l'or dont la production est passée de 1800 kg en 1933 à 2600 kg en 1956 (PROVINCE DU KIVU, *op.cit*., p. 51.), soit une production moyenne annuelle de 185,83 kg, ce qui représente une augmentation de 67,66 %.

nombre de travailleurs. Tous ces facteurs permettent l'augmentation de la production minière au moment où le nombre de routes ne cesse d'augmenter. M. Willaert note que *« sans ces routes de pénétration, les gisements d'or et de cassitérite [...] n'auraient pu être exploités »*[505].

L'apport des routes dans le transport des recrues n'est pas à négliger. En effet, la plupart des sociétés minières, notamment la MGL et la Symétain, confrontées à la pénurie de la main-d'œuvre dans leurs milieux d'implantation, se sont lancées dans le recrutement des travailleurs dans des régions éloignées, notamment au Bushi, au Sankuru et au Ruanda-Urundi[506]. L'acheminement des recrues se fait par route de leur village jusqu'à Kamituga, à Kalima, à Saramabila, etc. et, à la fin du contrat, des milieux de travail à leur village d'origine.[507] A cette époque, les recrues du Ruanda-Urundi par exemple, sont généralement acheminées par véhicule de la Transkat de Kigali au centre d'acclimatation de Nyangezi, via Usumbura. A l'issue de quelques semaines, elles sont à nouveau embarquées avec leurs dépendants à bord des camions pour Kamituga ou pour le Maniema où elles sont installées dans des camps des travailleurs étrangers.

Quant aux recrues du Katanga, du Maniema, du Nord-Kivu et du Bushi, trois compagnies de transport assurent leur déplacement. Il s'agit de l'OTRACO qui, grâce à ses bateaux et à ses camions, fait parvenir les recrues du Nord-Kivu à Bukavu et à Nyangezi ; la Cefaki qui assure le transport de Kalundu à Kamaniola et la Transkat qui est chargée de les déplacer de Kalundu ou de Kamaniola à Nyangezi et, delà, à Kamituga[508]. Cette façon de faire de la MGL est également appliquée par les autres sociétés minières. Pendant ce temps, les recrues des compagnies minières du Maniema sont généralement acheminées par route du Sankuru et de Kabinda vers les sites miniers.

SECTION 3 : PROGRES DE L'ARTISANAT, PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

Pendant la période coloniale, le Kivu-Maniema compte un certain nombre de petites et moyennes entreprises industrielles et artisanales tant dans les centres urbains que dans les milieux ruraux. Ces petites « industries », générées en grande partie par les activités agricoles et minières, sont regroupées par l'administration provinciale en 11 catégories principales[509]. La première usine installée au Kivu-

[505] WILLAERT, M., *Kivu redécouvert*, Bruxelles, Max Arnold, 1973, p. 150.
[506] Bukavu, ADPI, Dossier secte secrète Nzambi Ka Vanda dans les centres miniers de la Province du Kivu.
[507] VERSTRAETEN, E., *Six années d'action sociale au Maniema (1948-1953)*, Kalima, 1954, p. 6.
[508] Kamituga, Archives de la SOMINKI, *Dossier personnel*, Transport des recrues Banyarwanda et Barundi.
[509] Voir Document n° 5 : Evolution des entreprises artisanales et industrielles au Kivu-Maniema par catégories (1950-1956), annexe, chapitre troisième, p. 13.

Maniema serait celle qui était destinée à l'égrenage du coton établie à Kibombo. Elle était ramenée des Etats-Unis en pièces détachées et a été montée sur place en 1920[510].

Durant une bonne partie de la dernière décennie de la colonisation du Kivu-Maniema, l'activité artisanale et industrielle connait un progrès notable. On est passé de 2.066 entreprises en 1950 à 4.178 en 1956[511], soit une augmentation de 49,44%. Ainsi par exemple, la Société Belgika reprenant les rizières de l'Etat en 1920, possédait au total 29 usines disposant chacune d'une section de ramassage de riz en province Orientale[512]. Cette situation trouve son explication dans le fait que dès leur installation au Kivu-Maniema, la plupart des colons ont pensé traiter ou transformer, jusqu'à un certain niveau, les produits issus de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche, des mines, etc.

Le premier apport de la route dans la croissance des activités industrielles et artisanales réside dans la localisation de celles-ci. En effet, la plupart des entreprises industrielles et artisanales du Kivu-Maniema sont situées sur des axes routiers à grand trafic pour faciliter la mobilité. Car, comme l'explicite Véronique Hahn, « [...] *c'est au bord de la route que s'implante l'industrie, pour que l'usine soit à la fois à proximité d'un centre urbain (qui accueille ses cadres, ses employés, qui offre un réseau de partenaires, de sous-traitants, de clients) et sur un nœud important du réseau de transports* »[513].

La route permet la mobilité des responsables des entreprises industrielles et artisanales[514]. Les responsables des industries doivent se déplacer régulièrement pour étudier le marché, rencontrer les consommateurs des produits qu'ils offrent, rejoindre les usines, échanger avec les autorités du secteur, etc. afin de rentabiliser leur activité. Dans les années 1930, la plupart des industriels et des artisans disposent de véhicules, de motos et même de vélos.

C'est aussi par voie routière que s'effectue tant l'acheminement des machines-outils, du carburant, des matières premières vers les usines que l'évacuation de la production vers les centres de consommation et vers d'autres voies de communication[515]. Comme le signale un agent du territoire d'Uvira en 1932 :

---

[510] CORNET, J. R., *op.cit.*, p. 319. Information confirmée par SHONGANYA LOKANGAKA, 87 ans, paysan, et AMBAYE MUKANGA Albertine, 88 ans, paysanne, interviewés à Katako, le 12 janvier 2013.

[511] PROVINCE DU KIVU, *Document statistique …*, *op.cit.*, p. 93-98

[512] VAN DEN ABEELE, M. et VANDENPUT, R., *Les principales cultures du Congo belge*, 2e édition, Bruxelles, 1951, p. 109.

[513] HAHN, V., «La localisation des entreprises industrielles», in *Lieux de travail?*, catalogue d'exposition, Centre Georges Pompidou, 1986, cité par SOMPAIRAC, A., « La route, la nuit », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, p. 158, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-155.htm), consulté le 3 décembre 2013. Voir Document n° 6 : La dispersion géographique des petites entreprises dans les grands centres du Kivu-Maniema, annexe chapitre troisième, p. 14.

[514] BOURRIERES, P., *art. cit.*, p. 651.

[515] Hormis le chantier naval de Bukavu, d'Uvira, de Goma et de Kindu, il n'existe aucune usine installée au bord d'un cours d'eau navigable. Même la brasserie de Bukavu située à quelques mètres du lac est obligée de faire transporter sa production par des véhicules pour atteindre le débarcadère où se trouvent les bateaux qui embarquent la bière et les boissons gazeuses vers les différents ports du lac Kivu.

« *Régulièrement, les camions de la Cotonco quittent les centres de culture chargés de coton (Lubarika, Luvungi, Sange, Luberizi, Runingu, etc.) pour les usines d'égrenage* »[516] grâce aux routes cotonnières et publiques. De là, les fibres sont transportées par camions pour l'Utexki à Bukavu. Il en est de même pour l'usine de café et celle de thé de Goma qui reçoivent la matière première provenant des territoires de Lubero, Beni, Masisi, Rutshuru, Kalehe, etc. Pour le Congokina, la savonnerie de Kindu, etc., leurs matières premières arrivent des zones de production exclusivement par voie routière.

En définitive, la route ouvre des hinterlands aux entreprises industrielles et contribue à bien des égards dans le développement agro-industriel du Kivu-Maniema. Les révélations du Rapport AIMO du District du Maniema de 1944 sont édifiantes à ce propos : « *L'achèvement de la liaison routière Kindu-Songwe portant sur un parcours de 30 km 50 en territoire de Pangi et 33 km en territoire de Kindu, ainsi que l'aménagement de la route Kampene-Mombala d'un parcours de 38 km en territoire de Pangi, outre l'amélioration considérable des relations directes entre Kindu d'une part, le centre minier de Kampene et le chef-lieu du District d'autre part, ouvre pour les deux rizeries mécaniques de Kindu et de Kampene un hinterland rizier d'un potentiel d'environ 1.000 tonnes de paddy, tout en amplifiant considérablement les possibilités d'approvisionnement vivriers du centre minier de Kampene et de la cité urbaine de Kindu* »[517].

SECTION 4 : DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS

A l'issue d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique (Burkina, Zambie et Kenya) en 2010, Ian Barwell conclut : « *La fonction première d'une route est de faciliter l'exploitation des services de transport et ainsi d'accroître la mobilité des populations rurales et d'améliorer leur accessibilité aux services* »[518]. Certes, les transports routiers constituent le principal mode de transport en Afrique subsaharienne. Ils représentent le seul moyen d'accès aux communautés rurales où vivent plus de 70 % des Africains[519]. Or, le transport, et par conséquent la circulation, a des effets d'entraînement sur tous les autres secteurs ; ce qui veut dire que lorsque le transport est déficient, c'est toute l'économie qui décline[520].

La route, en tant que voie de communication et de transport la plus importante et la plus usitée, intervient dans la croissance des transports au Kivu-Maniema durant la période coloniale.

---

[516] Uvira, Archives de l'Estagrico, *Dossier transport du coton*, Rapport sur le transport du coton, 1932, p. 3.

[517] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis)18, Rapport général sur l'administration du District du Maniema, 1944, p. 18.

[518] BARWELL, I., *op.cit*., p. 44.

[519] HEGGIE, I.G., *La gestion et le financement des routes. Programme de réforme*, Document technique de la Banque mondiale, numéro 275 F, série technique d'Afrique, 1995, p. 11, (http://213.154.74.164/invenio/record/13041/files/heggieTP275F.pdf), consulté le 2 octobre 2014.

[520] BÉRANGER, C., « Transport et pauvreté au Kenya », in *Les Cahiers d'Afrique de l'Est*, n° 31, 2006, p. 13.

1. Les moyens de transport routier

Selon J. Honorez et E. Van Volsom, « *La route est essentiellement une voie de communication mais le trafic qui l'emprunte est hétérogène : piétons, cyclistes, voitures d'enfants, brouettes, voitures à bras et à traction animale, motocyclettes, autos, camions, autobus, autocars, trolleybus, tramways, animaux isolés ou en troupeaux* »[521].

Effectivement, au Kivu-Maniema, l'établissement du réseau routier à partir de 1921 entraîne l'usage d'une panoplie de moyens de transport parmi lesquels les bêtes de trait, les chariots, les automobiles et les deux roues.

1.1. Les bêtes de somme et les chariots

En Afrique occidentale, des véhicules à traction animale sont utilisés pour le transport depuis avant la colonisation. Au Sénégal, les calèches tractées par des chevaux sont présentes à Rufisque et dans d'autres zones où la voirie est peu accessible aux véhicules motorisés. On trouve également des charrettes, tractées par des chevaux, qui sont utilisées pour le transport des marchandises (matériaux de construction) et des personnes[522].

Le recours aux bêtes de somme et aux charriots à bras est réalisé dans le but de soulager un tant soit peu les populations autochtones confrontées aux affres du portage humain. Plusieurs essais de domestication d'animaux (mules, éléphants, zèbres, élans, ânes) ont eu lieu dans plusieurs endroits du Congo. Malheureusement, les résultats de cette initiative ont été décevants[523].

C'est durant l'année 1922 que le transport par chariots débute entre Bukavu et Usumbura. Xavier Dierckx, un colon installé dans la région de Bukavu et de Masisi témoigne : « *Le transport des marchandises, tant à la montée vers Bukavu qu'à la descente vers le port d'Usumbura, restait difficile. Un voisin, monsieur Gliemann, descendu de Rutshuru pour s'établir à Panzi, à dix kilomètres de chez moi, avait dressé des bœufs et construit des chariots comme ceux qu'employaient les Boers en Afrique du Sud. Douze paires de bœufs traversaient la brousse, à travers tout, sans se soucier de routes qui n'existaient d'ailleurs pas. Ce fut par cette voie, lente mais sûre, que j'expédiai mes premières tonnes de café*»[524].

---

[521] HONOREZ, J. et VAN VOLSOM, E., « La route », in *Congrès de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège*, 1947, p. 227.

[522] GODAR, X., « D comme Dakar ou le bilan mitigé d'une ville-pilote », in GODAR, X. (dir.), *op.cit*., pp. 58-59.

[523] DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., *art. cit*., p. 188. Au Maniema, en mars 1902, le Gouvernement colonial avait envoyé à Kasongo deux chariots avec les harnachements nécessaires. Le dressage du bétail avait aussitôt commencé. Deux ans plus tard, dans un rapport établi à Kasongo, on se réjouissait du succès des premiers essais. Malheureusement, on ne rencontre nulle part dans les transports coloniaux ultérieurs à 1904, l'intervention des bêtes de trait à Kasongo. Sans doute, la trypanosomiase animale décima-t-elle le bétail ou découragea-t-elle les essais de dressage du bétail pour le transport dans la région. KIMENA, K.K., *op.cit*., p. 390.

[524] DIERCKX, X., *op.cit*., p. 145.

Au 31 décembre 1922, 56 chariots tirés par des bœufs sont en circulation sur les routes de la Province Orientale. Ils sont répartis de la manière suivante entre les Districts : Stanleyville (9), Bas-Uélé (3), Haut-Uélé (41), Ituri (0), Kivu (3), Maniema (0)[525]. En 1924, les chariots du Kivu transportent environ 125 tonnes de marchandises à la montée ainsi qu'à la descente[526].

Du côté d'Uvira, le premier transport par chariot fut particulièrement pénible : « *Le chariot à bœuf a quitté Uvira vers le 15 mai 1923. Deux chariots attelés de 7 paires de bœufs chacun, ont emporté environ trois tonnes de marchandises diverses qui ont été déposées à Luvungi, dans un magasin de M. Wurfell 12 jours après le départ. Le premier voyage a été, ce qui était à prévoir, très pénible. Au passage de la Mulongwe, le pont qui paraissait très praticable, malgré son avarie, a cédé dès que le premier attelage s'y est engagé. Il fallut décharger tout le cargo et passer à vide. Là où les ponts avaient été emportés, le passage des ruisseaux à gué s'est effectué assez facilement, mais il a fallu les aménager. La route s'est assez bien comportée. Il y a cependant lieu de noter que partout où les chariots sont passés ils ont des ornières assez profondes, 5,10 et même 15 centimètres, aux passages de la Lutshima, de la Bazole et de la Luvungi notamment, qui paraissent avoir été très laborieux. Il ne faut pas perdre de vue que nos bœufs étaient imparfaitement dressés, que nous ne connaissions pas la route ni le terrain qu'elle traverse. Nous devons nous féliciter du résultat obtenu. Il nous faudra six mois de pratique, avant de pouvoir être en mesure d'assurer le service de manière régulière. Sur la montagne, il faut prévoir des chariots beaucoup plus petits* »[527].

La même année, on signale que « *les charges acheminées autrefois par la route de Kirundu, Lubutu et Walikale le sont désormais par Albertville, Uvira, d'où les transports se feront par chariot à partir du milieu de l'année 1923*»[528].

En 1924, les journées de portage diminuent dans la région d'Uvira parce que « *les transports par chariots ont certainement allégé les charges des populations. 5 chariots transportent au total 13 tonnes/jour* »[529]. En 1925, les chariots transportent du courrier sur l'axe Bukavu-Uvira. Du reste, le 1er mai 1925, un chariot quitte Uvira pour Kamaniola. Il est chargé d'outillage et de biscuits du colon A. Olry pour Monsieur Lallemand, chef de mission M.G.L. à Kamaniola[530]. En 1929, on parle de 9 pousse-pousse, 46 charriots à bœufs et 6 charrettes à bœufs à l'œuvre au Kivu-Maniema[531].

Durant la même époque, le transport par chariots est expérimenté au Kwango, en Province de Léopoldville. A en croire le Père J. Van Wing, « *Sur ces routes circulent deux espèces de véhicules. De lourdes charrettes tirées par six ou huit bœufs et transportant*

---

525 Rapp. Ch. 1922, p. 70.
526 Renseignement de l'Office colonial, in *Congo*, 1926, p. 197.
527Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.725, Ledock, Commissaire de District adjoint, Rapport sur la route Uvira-Bukavu et le premier essai de transport par chariots à bœufs, Bukavu, le 24 juin 1923.
528 Rapp. Ch. 1922, p. 78.
529 Rapp. Ch. 1924, p. 77.
530 Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 13.894, Commissaire de District de Rutshuru, Transport routier sur chariot.
531 Renseignement de l'Office colonial, in *Congo*, 1930, p. 179.

de 500 à 600 kilogrammes de charges utiles, et des charrettes légères, attelées de deux ou de quatre bœufs trotteurs, servent au transport des missionnaires et de leurs effets de voyage. Le réseau de voies principales a été complété d'un ensemble de routes secondaires, qui relient entre eux les villages où sont établies les chapelles-écoles. Le missionnaire n'y voyage plus guère qu'en charrette. »[532]

En 1941, le Conseil de la Province de Costermansville signale que la « *MGL emploie 20 ânes de bât. Deux agronomats possèdent 57 ânes (dont 42 importés en 1939) tandis que chez les colons, on compte 25 chevaux, 66 ânes et 9 mulets* ».[533] Trois ans plus tard, on informe que « *l'effectif des ânes importés destinés aux indigènes a subi des pertes sévères : 6 à Lubero sur 15 sujets, 15 à Kabare sur 61 sujets. Ces pertes n'ont pas été compensées par les naissances. L'abandon de cet élevage a été décidé en territoire de Lubero ; il sera continué en territoire de Kabare où 14 sujets ont été remis aux natifs ; deux sujets ont également été placés au Gishari* »[534]. Cette situation serait due au fait que les Banande du territoire de Lubero ne sont pas habitués à l'élevage du gros bétail. D'autre part, l'âne est un animal inconnu dans le milieu et donc les techniques de son alimentation et de son entretien sont ignorées.

Avec l'amélioration du réseau routier et l'expansion des moyens de transport mécaniques routiers, le portage et la traction animale disparaissent progressivement.

1.2. Les débuts des moyens de transport mécanique

Si le XIX[e] siècle est le (premier) siècle de l'automobile, et donc celui de l'apothéose de la route dans le monde développé[535], c'est seulement depuis une cinquantaine d'années, qu'en Afrique au sud du Sahara, l'automobile est devenue le mode majeur de transport[536].

Au Congo belge, les premiers transports automobiles ont eu lieu dans l'Uélé, sur la route Buta-Bambali, à partir de 1906[537]. Au Kivu-Maniema, l'introduction des moyens de transport mécanique date du début des années 1920. A cette période, cette région encore enclavée et vouée au portage humain, vit au rythme des premiers efforts de construction de son réseau routier. C'est dans ce cadre qu'en 1922, alors que la route Bukavu-Uvira est en construction, on assiste à l'arrivée des premières bicyclettes. L'usage du vélo sur cette route n'était pas du tout aisé. Voici ce qu'en dit Xavier Dierickx, colon au Kivu : « *Un beau jour, ma chaîne de vélo se cassa. Comme il était*

---

[532] VAN WING, J., « Routes carrossables dans la Mission du Kwango », in *Congo*, Extrait, Avril 1922, p. 2.

[533] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)4, Compte-rendu du Conseil de province, 8è session, 1941, p. 15.

[534] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, liasse RC (194)4, Conseil de province de Costermansville, Xème session, 1943, p. 5.

[535] REVERENDY, G., *op.cit*., p. 91.

[536] BÉRANGER, CH., *Le rôle du chemin de fer en Afrique. Les cas du Mozambique et du Kenya*, Thèse en géographie, Université du Havre, 2012, p. 8, (http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/10/BERANGER-th%C3%A8se.pdf), consulté le 13 octobre 2014.

[537] HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement ... op.cit.,* p. 23.

impossible de la réparer, j'organisai des postes de relais, préparés des jours à l'avance, où les hommes me poussaient dans les montées et me freinaient dans les descentes. Je parvins à Uvira au bout d'une journée »[538].

En 1925, la construction de la route Bukavu-Uvira prend fin. L'inauguration est faite par le Commissaire de District Van De Ghinste à bord d'une voiture[539]. Dès lors, les colons, les missionnaires, les entreprises minières et agricoles installés au Kivu d'abord, puis au Maniema ensuite, se lancent dans l'achat des véhicules automobiles de toutes sortes, des vélos et des motos[540]. A ce propos, Xavier Dierckx écrit : « *Dès que la route fut praticable, je fis l'acquisition d'une automobile, si je puis dire, une Sima-Laviolette, de fabrication belge. L'engin était dépourvu de châssis, simplement constitué de quatre roues, d'un moteur de moto, et de deux sièges situés l'un derrière l'autre. Je partais avec un homme de confiance, vaguement mécanicien, et lorsque j'arrivais à une rivière ou les maçons étaient occupés à monter les culées d'un pont, les gens portaient mon auto de l'autre côté. Ainsi, de rivière en rivière, je me rendais sans trop de fatigue à Uvira*»[541].

Peu à peu les gens prennent goût et « *la traction mécanique sur route libère de la lourde corvée de portage des milliers d'indigènes désormais occupés à des travaux productifs*»[542].

1.3. L'évolution du parc des véhicules

Le parc automobile fait partie de ce que Sanni Gansari appelle « *offre de transport* ». Elle se traduit en termes de capacité nationale à assurer le transport des marchandises sur les routes. Cette capacité se mesure par l'importance et la qualité du parc automobile « *gros porteur* » disponible, d'une part, et l'offre de marchandises pouvant faire l'objet de trafic d'autre part[543]. En fait, l'importance de la voiture et du camion se résume dans leur souplesse à atteindre des zones reculées, à les irriguer et à les connecter à l'ensemble du territoire grâce à l'infrastructure routière.

Parlant des pays de l'OCDE et des pays en développement, Carine Gallez, Laurent Hivert, Jean-Loup Madre et Jean-Pierre Orfeuil avancent : « *Les parcs automobiles de la zone OCDE ont doublé tous les dix ans entre l'après-guerre et la fin des années soixante.* […]. *La croissance des parcs des pays en développement dans leur ensemble reste installée sur un rythme de dédoublement tous les dix ans* [...] »[544].

Au Congo belge, l'automobile trouve toute sa place dans la mise en valeur économique. Elle a joué le rôle d'intermédiaire entre le réseau routier et la mobilité

---

[538] DIERCKX, X., *op.cit*., p. 145.
[539] Bruxelles, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)4, Rapport annuel 1925, District du Kivu.
[540] C'est dans ce contexte que le premier véhicule arrive à Shabunda le 20 décembre 1936.
[541] DIERCKX, X., *op. cit*., p. 145-146.
[542] Bruxelles, A.A., *T.P.*, portefeuille 729, Liasse Transports routiers au Congo Belge, 31 décembre 1933.
[543] SANNI GANSARI, « Transports routiers au Benin », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit*., p. 113.
[544] GALLEZ, C. et al., « Les enjeux environnementaux », in BUSSIERE, Y. et MADRE, J.-L. (dir.), *op.cit*., p. 435.

des personnes et des biens car, comme l'affirme M.P. Gillet, « *la voie crée le trafic*»[545]. En effet, au fur et à mesure que les routes se construisaient, la possibilité de rouler à bord d'un véhicule motorisé s'offrait à tous ceux qui avaient la possibilité d'en disposer. On assista alors à l'accroissement du parc automobile tant dans les centres urbains que dans l'arrière-pays.

Globalement, le parc automobile du Kivu-Maniema a connu une progression significative en dépit de quelques reflux[546]. Si le premier véhicule du Kivu est arrivé à Bukavu en 1924, il fallait attendre 1926 pour que la première voiture atteigne Kindu au Maniema[547].

Concernant l'évolution du parc automobile dans le district du Kivu par exemple, on dénombre en 1927, 16 autos en territoire de Rutshuru, 70 dans l'Unyabongo, 7 dans l'Urega, 47 à Uvira, 4 à Bukavu, 4 dans l'Ubembe et 4 dans le Buhunde, soit un total de 153 véhicules[548]. En 1928, on recense pour le Kivu les véhicules suivants : 39 voitures, 70 camions, 8 tracteurs, 5 remorques, 58 motocyclettes et 100 bicyclettes[549], tandis qu'en 1929 on signale la présence de 58 voitures, 130 camions, 10 tracteurs, 2 remorques, 80 motos et 144 vélos[550]. Le CNKi utilise à lui seul 109 camions et voitures en 1928, et en 1929, 188[551].

---

[545] GILLET, M.P., « Les transports au Congo belge », in *IRCB,* Bulletin des séances, Extrait, VII-2, 1936, p. 357. Voir aussi VAN LEEUWEN, L., « La question des transports au Congo, conférence donnée le 27 octobre 1925 à la Société d'Economie Sociale », *Extrait du Bulletin technique de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Bruxelles, Imprimerie Robert Louis, 1925, p. 34.

[546] L'évolution de l'usage des voitures au Kivu-Maniema a dépassé celle de la Haute-Volta. Car, comme le souligne M.S. Bamas, « *La première voiture a roulé dans la colonie de la Haute-Volta en 1913 sous le gouvernorat de M. Clozel. Vers 1920, seules trois personnalités en possédaient à Ouagadougou : le Gouverneur de la colonie, l'Administrateur du cercle d'Ouagadougou et Monseigneur Thevenoud. Le développement de l'usage de ce moyen de transport confortable et rapide a été surtout le fait de l'Administration à partir de 1960*. » BAMAS, M.S., *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*, Thèse de doctorat unique. Université Michel de Montaigne : UFR de géographie et de gestion des espaces, 1995, cité par COMPAORE, G., « Mobilités et modalités de transport à Ouagadougou », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op. cit.*, p. 143. Quant au Gabon, il fallait attendre 1930 pour voir l'automobile dominer l'espace de cette colonie française. ABESSOLO MEWONO, F.-P., *L'automobile au Gabon, 1930-1960*, Paris, L'Harmattan/Etudes africaines, 2010, 210 p.

[547] Rapp. Ch., 1926.

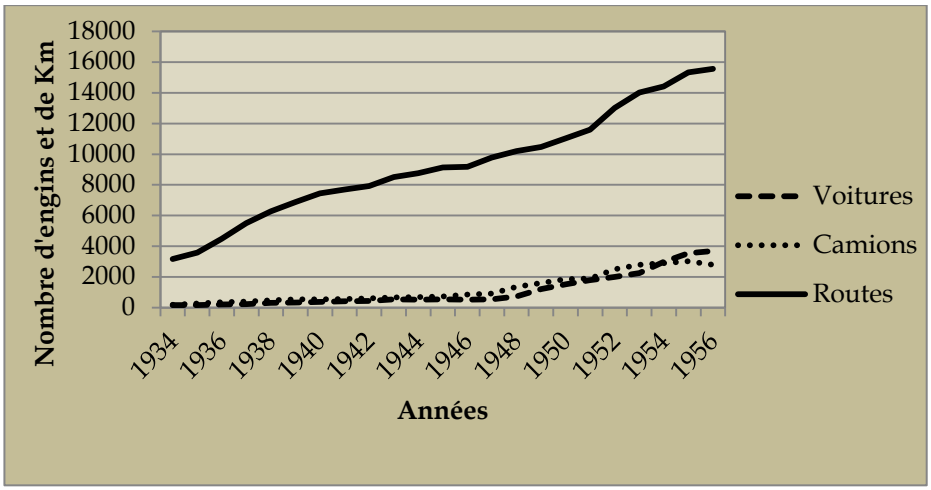
[548] Renseignement de l'Office colonial, in *Congo*, 1926, p. 197.

[549] Renseignement de l'Office colonial, in *Congo*, 1929, p. 147.

[550] Renseignement de l'Office colonial, in *Congo*, 1930, p. 179.

[551] C.N.KI, *Rapports du Conseil de gérance et du Collège des Commissaires présentés à l'Assemblée Générale ordinaire du 2 octobre 1930*, C.N.KI., Bruxelles, 1930, p. 24. Durant l'année 1928, le Mwami Ndeze et un certain Kayembe ont commandé deux camionnettes (Renseignements de l'Office colonial 1928, p. 151).

Fig. 9 : Evolution du parc automobile par rapport à celle du réseau routier (1934-1956)



Source : PROVINCE DU KIVU, *Document statistique … op.cit.*, p. 62.

Au regard de ce graphique, on remarque que les moyens de transport (la voiture et le camion) ont évolué positivement et pratiquement dans les mêmes proportions de 1934 à 1956. De la corrélation avec la route, il ressort qu'au fur et à mesure que le réseau routier se construisait, les gens se procuraient de plus en plus de véhicules[552].

2. Les transporteurs routiers du Kivu-Maniema

Si la route engendre le transport, il n'y a pas de transport sans transporteur. Parlant des transporteurs des produits vivriers au Fouta Djallon, Ibrahim Diallo écrit : « *Les transporteurs sont des agents indirects mais vitaux du commerce vivrier, puisque ce sont eux qui possèdent les véhicules permettant d'acheminer les denrées des lieux de production vers les centres de consommation, après avoir transité par les divers marchés hebdomadaires* »[553]. Ces agents vitaux du transport travaillent sur les routes de Guinée, leur terrain d'activité.

Au Kivu-Maniema, le transport routier est organisé par des transporteurs de diverses natures qui se distinguent d'après les objets transportés. Certains sont chargés d'approvisionner les villes en produits de première nécessité. Ils assurent la liaison entre la ville de Bukavu et les régions voisines, greniers de celle-ci. D'autres ont pour rôle de relier Bukavu aux ports maritimes de l'Afrique orientale par Kalundu ou par Goma. D'autres enfin, se chargent du déplacement des personnes d'un quartier à un autre du centre urbain, ou de la ville vers le milieu suburbain.

---

[552] Le nombre de bicyclettes en usage au Kivu-Maniema est passé de 1453 en 1934 à 3798 en 1956. PROVINCE DU KIVU, *op.cit.*, p. 62.

[553] DIALLO, I., « Classes commerçantes et diaspora : les acteurs du commerce et des transports au Fouta Djallon, la République de Guinée », in TIJANI A. MALAM MOUSSA et al., (dir.), *Echanges et réseaux marchands en Afrique*, Karthala, Paris, 2010, p. 144.

2.1. Les transporteurs publics

Ce sont des sociétés créées par l'Etat et dont les transports figurent en première place dans les cahiers des charges. Certaines sociétés s'occupent en même temps du transport ferroviaire, lacustre et routier :

- ***La Compagnie de chemin de fer du Congo Supérieur aux Grands-Lacs africains (CFL).*** Elle voit le jour par la convention du 4 janvier 1902 et s'occupe, à part le transport fluvial et ferré, de l'exploitation du tronçon routier Samba-Kasongo dans le Maniema (bief intermédiaire) jusqu'en 1947[554].
- ***Le Comité National du Kivu (CNKi).*** En matière de transport, son objet social prévoit « *l'étude et l'aménagement au point de vue des transports et de communication*»[555]. C'est pourquoi, le CNKi s'est employé à tracer les routes, à construire des ports et à établir des voies ferrées. Il a assuré le transport routier sur le tronçon Kalundu-Bukavu de 1928 à 1930.
- ***La Compagnie du chemin de fer du Kivu (CEFAKI)***. Elle est constituée le 20 juin 1929 au capital de 5 millions de francs. Cette société a assuré le transport ferroviaire et routier entre le lac Tanganyika (Kalundu) et Kamaniola (y compris en sens inverse), et essentiellement routier entre cette dernière localité et Bukavu par les escarpements de Ngomo de 1931 à 1946.
- ***La Société des Chemins de fer Vicinaux du Congo (VICICONGO).*** Son terrain de prédilection est composé des Districts du nord de la province Orientale où elle exploite, depuis 1931, le plus important réseau routier du Congo. Au Kivu-Maniema, la Vicicongo exploite les transports sur l'axe province Orientale-Goma depuis les années 1950[556].
- ***L'Office d'exploitation des transports coloniaux (OTRACO)*** est constitué le 20 avril 1935. Parmi ses objectifs figurent « *l'exploitation, pour le compte de la Colonie et des organismes ou des sociétés qui les lui céderont, de tous services de transport, de manutentions et accessoires* »[557]. Le 27 juillet 1946, l'Otraco engloutit la Cefaki et prend en charge l'exploitation de la route Kalundu-Bukavu.

2.2. Les transporteurs privés agréés

L'émergence des opérateurs privés résulte des politiques de libéralisation économique et de la dynamique des initiatives prises par des commerçants, des

---

[554] Il faut dire que la CFL était très engagée dans l'exploitation des voies ferrées et navigables du Maniema, ainsi que du transport lacustre sur le lac Tanganyika jusqu'à Kalundu.
[555] BANQUE DU CONGO BELGE, « CNKi », in *Bulletin mensuel*, août-septembre 1956, p. 276.
[556] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 672, liasse D51, Vicinaux Congo Rapport du Conseil d'Administration du lundi, 16 février 1959.
[557] FREDERICK, J. et GIELEN, G., *op. cit*., p. 434.

migrants, des fonctionnaires, pour développer une offre alternative de transport[558]. Au Congo belge, l'Etat a travaillé, depuis la construction des routes, avec des privés. Parmi les transporteurs privés qui œuvrent au Kivu-Maniema pendant la colonisation, il faut citer :

- ***La Compagnie Générale de Transports du Katanga (TRANSKAT)***. C'est une société congolaise par actions à responsabilité limitée constituée le 19 septembre 1929. Son siège social est établi à Kindu Port-Empain, dans le District du Maniema. La Transkat s'occupe des transports en Afrique, de l'installation des garages et ateliers mécaniques, des travaux de terrassement et de toutes les industries connexes, de l'exploitation des carrières, des produits vivriers, de la vente et de l'achat des voitures et des camions automobiles, des moteurs divers, des pneumatiques, des huiles et de l'essence[559].

De 1950 à 1960, la Transkat s'occupe aussi du service courrier au Maniema, du transport au départ d'Usumbura vers Bukavu, d'un service régulier Stanleyville-Walikale-Bukavu, de l'installation des garages et ateliers à Kindu, Bukavu, Kabunga, Kamituga, Elila, Kasongo et Shabunda ; du transport des voyageurs au moyen de voitures et de *pick-up* vers l'intérieur et en autobus sur les lignes Bagira-ville et ville-Kadutu à Bukavu[560].

- ***La COTONCO et la TEXAF.*** Elles assurent le transport entre leurs champs, leurs postes d'achat et leurs usines d'égrenage d'une part et des fibres textiles entre les usines, les ports et les gares d'autre part.
- ***La T.A.M.*** (Transport Afrique-Maniema). Elle exploite le transport routier entre Kasongo et les différents centres du District à partir de 1926[561].
- La ***Firme Wery.*** Connue aussi sous le nom de KISAF, cette firme organise le transport des clercs de certaines sociétés de Bukavu.
- ***Cornelis*** : Il assure les transports officiels sur les routes Watsa-Irumu (463 km) et Irumu-Rutshuru (456 km).
- ***Rabaud*** : Il s'occupe du transport officiel sur les routes Kalundu-Uvira-Costermansville (128 km), Costermansville-Ngweshe (55 km), Costermansville-Kalehe (70 km) et Rutshuru-Gisenyi à partir de 1932.

---

[558] LOMBARD, J. et NINOT, O., « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », in *EchoGéo*, n° 20, 2012, p. 6, DOI : 10.4000/echogeo.13127, (http:// echogeo.revues.org/13127), consulté le 28 octobre 2014.

[559] BANQUE DU CONGO BELGE, « Compagnie Générale des Transports du Katanga (TRANSKAT) », in *Bulletin mensuel*, décembre 1956, p. 374.

[560]Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 158, Direction provinciale de l'économie, Note sur l'organisation du transport en commun à Bukavu, le 17 mai 1955. Avec un parc automobile composé de 7 voitures, 12 *pick-up* ; 133 camions et 65 tracteurs et remorques, cette société a parcouru en 1959 3.049.887 km contre 2.820.202 km en 1958. Elle a transporté 82.816 tonnes de marchandises en 1959 contre 60.403 en 1958 et a déplacé 62.884 voyageurs en 1959 contre 64.010 en 1958. En ce qui concerne les tonne-kilométriques, la TRANSKAT a réalisé 11.205.1220 en 1959 contre 11.196.541 en 1958. Voir DIRECTION DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES AFRICAINES, *La situation économique du Congo Belge et du Ruanda-Urundi en 1959*, Bruxelles, 1960, p. 85.

[561] Rapp. Ch. 1926, p. 107.

- ***L'Association Rabaud et Martheleur*** assure, depuis 1931, le transport sur la route de Goma (Keshero et Gisenyi). Avant cette date, le colon Grout avait en charge ce transport.
- ***L'ITAC*** est le plus grand organisme de transport routier entre Uvira-Costermansville à partir de 1947[562].
- ***La GESOCAF*** transporte les personnes et les biens entre Stanleyville et Bukavu dans les années 1950.
- ***Scaillet*** (installé à Rutshuru), ***Kesteleyn*** (installé à Rutshuru) et la ***Mission Catholique de Goma*** font le transport sur la route Goma-Rutshuru-Kabasha-Lubero-Butembo-Beni vers Ituri (155 km sur le territoire du Kivu)[563].
- Le colon ***M. Beckers*** (installé à Costermansville) fait le transport sur la route Nyangezi-Mwenga-Kamituga (166 km).
- ***Le transporteur J. Hermeryck*** (installé à Costermansville) est responsable du déplacement des personnes et des biens sur les routes Costermansville-Kalehe (74 km), Costermansville-Kabare-Ngweshe (60 km) et Baraka-Fizi (36 km)[564].
- ***La firme Achandos Ferrera et Pocas*** effectue le transport sur la route Kirundu-Lubutu (139 km)[565].
- ***L'entreprise SOCOL*** appelée aussi Kilima dessert la route Kindu-Kalima (113 km) à partir de 1957.
- ***PLEES***, organise le transport par camions de Bukavu au port de Kalundu[566].
- ***Les Huileries de l'Union Minière du Haut Katanga (HUMHK)*** assurent le transport dans le territoire de Kabambare au Maniema. Même chose pour les compagnies cotonnières ***la TEXAF et la COTONCO*** qui font le transport dès 1928 dans les territoires de Kasongo, Kibombo, Kabambare, Uvira et de Fizi[567].

Parmi les autres transporteurs privés, on peut citer l'Agence Démoulin, Bayens, Congo Tours, Central Africa (Safaris Dufour), Centraleur (Delhaye), Coclet, Capelle, D'Heer, Transport Union (Bouchot), Transport Orts, Congo Cars, Express frigo, Teuwen, Gonorolcar, Kikano, Lizière Edouard, Muri, Rurts, Segers, Tossoloni, Transport Legrand, Gaillard[568] et Thortiton[569], Meister Frères (installés à Kamaniola),

---

562 Bruxelles, Min. AE, AA, *T.P.,* portefeuille 593, Liasse ITAC.
563 Rapp. Ch. 1933, p. 163.
564 Rapp. Ch., 1926, p. 107.
565 Rapp. Ch. 1931, p. 268. Plus tard, Rabaud et Martheleur ont commencé à effectuer des voyages sur ce tronçon Goma-Ituri.
566 En 1946, quand le Ministre des Colonies chargea l'OTRACO de reprendre de l'exploitation de la CEFAKI, Plees était obligé de remettre son affaire à l'OTRACO en 1953. Voir LEDERER, A., *L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969*, ARSOM, Bruxelles, Classe des Sciences techniques, XVI-8, 1970, p. 81.
567 HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier au Congo… », *art. cit*., pp. 304-305.
568 En 1959, tous les transports publics réguliers de la province étaient effectués par les sociétés privées Transkat, Otraco et Gaillard. Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (44)1, Conseil de province du Kivu, 1959, p. 589.
569 Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'économie, Rapport annuel 1956 : Liste des firmes et établissements, territoire de Bukavu. Les compagnies minières, agricoles et industrielles ; les colons,

Bisman (Uvira), Van Baelen (Uvira), Mourlon (Uvira), Uytenhove (Uvira), Willoke (Luvungi), Achandos, Ferrera et Pocas (assurent le transport entre Lubutu et Kirundu, sur le fleuve Congo, 51,5 km)[570].

En somme, pendant la période coloniale, les routes du Kivu-Maniema constituent un appât non négligeable pour les entreprises officielles et privées qui, à leur tour, investissent dans le transport des personnes et des biens. Ces entreprises contribuent à leur manière, à la mobilité sur les routes et, de surcroît, à la mise en valeur économique de la région.

3. La mobilité des personnes et des biens

Selon F. Brechon, « *La route n'existe que par et pour les déplacements et les transports* »[571]. Il est vrai que l'évacuation d'un certain tonnage est le rôle principal de la route, mais son importance ne se limite pas seulement à cette activité. En effet, « *La fréquence des relations au point de vue voyageur et courrier, la vitesse du parcours, la sécurité, la régularité, le confort, etc. sont des éléments qui doivent aussi entrer en ligne de compte. Il faudrait même faire part des impondérables, des éléments qualitatifs, des facteurs personnels et des conflits d'intérêts […]* »[572].

Nul doute, la circulation des personnes et des biens qui constitue la matière de ce point, figure parmi les retombées proximales les plus ostensibles de la route en terre africaine.

3.1. Le trafic voyageur

Au Benin, le transport routier de voyageurs est de deux ordres : le transport routier de voyageurs par bus et minibus et le transport routier par taxi-brousse[573]. Dans d'autres pays de l'Afrique de l'ouest, par contre, le camion est le principal engin de transport tant de personnes que de marchandises[574].

Au Congo belge[575], « *Le transport des voyageurs est assuré par des véhicules–courriers, lesquels sont normalement des camions. L'Européen prend place à côté du*

---

les commerçants, les missions et l'administration avaient des véhicules pour assurer un transport limité propre à l'entreprise ou au propriétaire.

[570] Rapp. Ch. 1937, p. 267.

[571] BRECHON, F., *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450),* thèse pour le doctorat nouveau régime d'histoire, Université Lumière Lyon 2, 2000, p. 93, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2000/brechon_f#p=376&a=TH.back.3.2.1.1), consulté le 9 octobre 2014.

[572] GILLET, M. P., *art. cit.,* p. 361.

[573] SANNI GANSARI, « Les transports routiers au Bénin : état des lieux et défis », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit*., p. 115.

[574] LOMBARD, J. et NINOT, O., « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », in *EchoGéo*, n° 20, 2012, p. 2, (http://echogeo.revues.org/13126) ; DOI : 10.4000/echogeo.13126), consulté le 13 novembre 2014.

[575] Nous reviendrons sur le transport des recrues dans la partie consacrée à la main-d'œuvre au chapitre quatrième.

chauffeur. Si vous faites ainsi quelques centaines de kilomètres par les routes congolaises, vous êtes fixé. Heureusement qu'il y a les multiples arrêts. S'il y a deux voyageurs blancs, c'est une aubaine, parce que vous avez beaucoup de chances de disposer d'une voiture. Les horaires sont aussi bien conçus : il arrive que vous arriviez à destination après le départ du courrier qui doit poursuivre un itinéraire, alors vous pouvez attendre 8 jours, à moins d'être dépanné par un voyageur complaisant qui possède sa voiture »[576].

Les conditions de voyage des Européens sont meilleures que celles des Congolais. A Léopoldville, les passagers qui prennent les *fula-fula*[577] sont mal à l'aise. Ils sont serrés comme dans des boîtes de sardine à côté de leurs marchandises. Respirant à grand 'peine, ils sont toujours pressés d'arriver à destination[578]. Au Kivu-Maniema, pendant la période coloniale, les Congolais voyagent sur des camions au-dessus des marchandises, ce qui les expose aux accidents de la route et aux différentes intempéries selon les saisons. Quant aux voyageurs Européens, des bus leur sont réservés. Là où il n'y en a pas, ils embarquent dans les cabines des camions à côté des chauffeurs.

En 1935, las des réclamations qui fusent de partout, surtout des milieux ecclésiastiques qui ne cessent de dénoncer les conditions indécentes de voyage des Congolais[579], le Gouverneur Général Pierre Ryckmans, décide que « *la carrosserie des véhicules destinés au transport en commun des personnes doit être disposée de manière à assurer une sécurité complète aux voyageurs et à écarter tout inconvénient pouvant constituer un danger pour leur santé. D'autre part, les voyageurs ne peuvent être placés sur un chargement de marchandises dont la hauteur dépasse un mètre vingt-cinq, que si la carrosserie possède une hauteur de deux mètres vingt-cinq minimum*»[580].

Désormais, les Congolais et leurs bagages doivent voyager à bord des sortes de fourgonnettes dominées par la chaleur et l'obscurité[581]. En outre, « *Il est défendu*

---

[576] DEHOUX, E., *op.cit*., p. 124.

[577] Espèces de grands camions carrossés, transformés en autobus et réputés pour leur rapidité. LUMENGANESO, A., « Transports urbains à Léopoldville : l'expérience du gyrobus », in VELLUT, J-L. et al. (dir.), *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, p. 108.

[578] *Ibid*.

[579] En 1921, lors de son premier voyage d'inspection à l'intérieur de la colonie, les conditions de voyage des Noirs ont retenu l'attention du Gouverneur Général Maurice Lippens. Voici sa réaction : « *Il est important en tant qu'humain d'assurer le transport des voyageurs blancs comme des Noirs dans des conditions décentes ; spécialement pour les Noirs, le régime actuel laisse à désirer*». Voir Rapp. ch., 1921, p. 29. Plus tard en 1926, le Vicaire Général Mgr. Roelens interpela les autorités administratives sur les conditions de voyage des prêtres Congolais : « *Jusqu'ici, surtout quand ils* [les prêtres Noirs] *leur arrivent de voyager seuls, ils sont traités comme de vulgaires Noirs, obligés de prendre leur repas et à loger sur le pont, au milieu de la foule de voyageurs noirs, hommes et femmes, dont ni les propos, ni la conduite n'est guère édifiante, que dis-je, est souvent plus choquante pour eux. Pendant leurs séjours à bord de ces bateaux, ils doivent s'abstenir de dire la messe faute d'endroit convenable pour la célébrer* ». Extrait tiré de Bruxelles, Min. AE, A.A., *Missions*, portefeuille 1200, Roelens, V., Vicaire Apostolique du Haut-Congo, Lettre au Gouverneur Général sur les Voyages des prêtres noirs à bord des bateaux du Tanganika et du Lualaba, 16 juillet 1926 ; Bruxelles, Min. AE, AA, *T.P.*, portefeuille 483, transport des Indigènes.

[580] Ordonnance n° 142/A.E. du 19 octobre 1935 sur le transport en commun des personnes en automobiles entrée en vigueur le 1er janvier 1936, in *Bulletin Administratif*, 1935, p. 711.

[581] KABENGWA ORAFE, 83 ans, interrogé à Bukavu, le 17 mars 2013.

aux voyageurs prenant place sur un véhicule d'un service public de transport automobile sans être porteur ou sans se munir d'un ticket de transport régulier ; de refuser d'exhiber ce ticket à la réquisition des agents chargés du contrôle »[582].

La fixation du tarif de transport pour voyageur est fonction de la distance à couvrir et de l'intensité du transport sur le tronçon routier à parcourir. En règle générale, pour les transporteurs officiels, le prix du voyage oscille entre 2,50 frs et 2,75 frs. Quant aux transporteurs privés, la concurrence étant libre, leurs tarifs sont très variables. Toutefois, pour les Vicicongo, les voyageurs de la première classe payent 2 frs par km parcouru et ceux de la 2e classe 0,60 fr[583]. En général, *« le transport des marchandises et des personnes par Vicicongo vers le Nord de la province se faisait dans des conditions de total inconfort* »[584].

Le nombre de Congolais transportés[585] est supérieur à celui des Européens. La route a donné aux Congolais le goût du voyage en dépit des conditions précaires de déplacement. Si les Européens se déplacent pour des raisons de service et de tourisme, les Congolais, pour la plupart des cas, vont à la recherche du travail, en visite aux familiers et à la découverte d'un nouveau mode de vie.

3.2. Le transport des marchandises

Au Kivu-Maniema, en référence au relief, les transports sont regroupés en deux courants principaux : la montée et la descente. La montée est généralement constituée d'objets d'importation pour l'axe Uvira-Bukavu-Goma-Rutshuru, alors que la descente concerne les exportations pour le même tronçon routier.

Dès les années 1920, les routes du Kivu-Maniema accomplissent tant bien que mal leur tâche de transporter les personnes et les biens. Or, il s'avère que le transport routier est aussi fonction de la fréquence d'engins mécaniques et de piétons sur certains axes.

Lorsqu'on examine l'intensité du trafic, on se rend compte que la route Pangi-Kasongo est la route principale la plus fréquentée avec une moyenne journalière de 219 véhicules et 4.000 piétons[586]. C'est normal parce que cet axe routier relie Kindu à

---

582 Ordonnance du Gouverneur de la Province Orientale du 6 février 1929 sur les transports automobiles, cité par STROUVENS, L. et PIRON, P., *Codes et lois du Congo Belge*, Léopoldville, Editions des Codes et Lois du Congo Belge, 1943, p. 1231.

583 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 729, Liasse Transport 43, législation routière : Transports routiers au Congo Belge, 31 décembre 1933, p. 4.

584 WILLAERT, M., *op.cit.*, p. 54.

585 Voir document n° 7 : Evolution du nombre de personnes transportées par axes routiers, annexe chapitre troisième, p. 15.

586 Voir document n° 8 : Quelques statistiques de tonnes de marchandises exportées et importées au Kivu de 1938 à 1952, annexe, chapitre troisième, p. 16. Bruxelles, Min. AE, AA, *RC/CB*, Rapp. Ann (42)2, Conseil de province du Kivu, session extraordinaire 1958, p. 5 ; Bruxelles, Min. AE, AA, *RC/CB*, Rapp. Ann (42)3, Conseil de province du Kivu, session générale 1958, p. 3 ; Bruxelles, Min. AE, AA, RC/CB, Rapp. Ann (43)3, Conseil de province du Kivu, session générale tenue du jeudi 3 au vendredi 4 septembre 1959, pp. 15-23.

Kalima (101 km), le centre minier le plus important du Maniema, d'où l'on peut progresser vers Pangi, Stanleyville, Kasongo, Kampene et Bukavu (via Shabunda). La route Bukavu-Panzi (10 km) est la plus fréquentée parmi les routes secondaires. Il s'agit d'un tronçon de la grande route Bukavu-Nyangezi-Kamaniola-Uvira, la principale voie d'entrée et de sortie des personnes et des marchandises de la capitale provinciale. Quant aux routes agricoles, le tronçon Miti-Kalehe vient en première position. Miti, chef-lieu du groupement du même nom, est situé au carrefour des routes Miti-Bukavu, Miti-Bunyakiri-Walikale-Lubutu-Stanleyville, Miti-Kalehe-Goma et Miti-Mushweshwhe-Lugendo-Birava-Bukavu. Il est aussi une région agricole qui approvisionne Bukavu. Kalehe pour sa part est un territoire d'intense colonisation agricole, minière et d'élevage. C'est la voie obligée pour atteindre le Nord-Kivu par automobile[587].

4. Complémentarité entre la route et les autres voies de transport

Dans les colonies françaises telles que la Côte d'Ivoire, la structure du réseau routier est, à l'origine, dépendante du chemin de fer. L'organisation du réseau de transport fixée en 1931 insiste sur la complémentarité rail-route. Ainsi, le rail, infrastructure de grande capacité, devient la colonne vertébrale d'un réseau de routes organisé en arête de poisson. On voit aboutir aux principales stations de la ligne de chemin de fer, des voies de communication de plus ou moins grande importance. Les tronçons d'axes routiers sont organisés de manière à assurer le transfert des produits, des marchandises vers les gares ferroviaires, en vue de les acheminer vers les ports[588].

Au Congo belge, la même vision préside, dès le début, à la mise en place du réseau de transport routier. La route ne doit jouer qu'un rôle secondaire, celui de compléter les voies d'eau et de fer. En clair, la route doit drainer le fret de l'intérieur vers les ports fluviaux et lacustres ainsi que vers les gares ferroviaires. Ici aussi, la volonté de voir toutes les voies de communication travailler en symbiose et dans une complémentarité parfaite est bien exprimée. Il ne pouvait en être autrement car « *La*

[587] Voir document n° 9 : camion de transport de marchandises sur la route Bukavu-Kavumu, annexe, chapitre troisième, p. 17.

[588] SEMI-BI-ZAN, « La politique coloniale des Travaux Publics en Côte d'Ivoire », in *Annales de l'Université d'Abidjan*, série I, t. II, 1973-1974, 359 p., cité par ALOKO-N'GUESSAN, J., *art. cit.*, in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit.*, p. 90

route conditionne l'existence même des grands moyens de transport »[589]. Il faut donc une coordination entre les modes de transport complémentaires[590].

O. Jadot trouve dans cette complémentarité entre les voies de communication un avantage non négligeable : « *Le développement et l'amélioration des réseaux routiers affluant aux chemins de fer est de nature à multiplier par six le volume total des produits agricoles exportés par lesdits chemins de fer. Grâce aux perfectionnements apportés en ces dernières années aux véhicules routiers, une ligne de chemin de fer peut, en effet, actuellement, drainer le trafic d'une zone quatre fois plus large que par le passé* »[591].

Au Kivu-Maniema, la route a bien rempli le rôle qui lui était assigné. En effet, « *Malgré toutes les critiques dont a été l'objet le réseau routier de la colonie, on doit reconnaître qu'il a largement répondu aux espoirs qui avaient été fondés sur lui. Son rôle était de prolonger les grandes voies de communication par fer et par eau et de fournir aux régions non desservies par elles, la possibilité d'écouler leurs produits* »[592].

Depuis l'ouverture au trafic de son premier tronçon en 1925, la route n'a jamais été exclusive des autres moyens de transport[593]. Grâce à la complémentarité entre la route et les autres voies de communication, le trafic, tant de personnes que de marchandises connaît, dès 1931 (ouverture du chemin de fer Kalundu-Kamaniola), une croissance remarquable au Kivu-Maniema.

En illustration, il faut souligner qu'à partir de 1925 et surtout de 1931, les camions ramassent généralement les produits agricoles et miniers de l'intérieur (Kamituga, Mwenga, Walungu, Shabunda, Kalehe, Walikale) et les apportent à Kalundu via Bukavu. Du Nord-Kivu, les produits agricoles, miniers, d'élevage et halieutiques arrivent à Goma. Dans ce centre urbain, on choisit soit la voie d'eau (lac Kivu), soit la route jusqu'à Bukavu[594]. A ce niveau, les marchandises et les passagers atteignent le port de Kalundu par route. Du côté de la plaine de la Ruzizi, les produits agricoles quittent le Moyen plateau ou les autres centres agricoles par camions pour être chargés dans des wagons à destination de Kalundu. A la montée, les marchandises partent de Kalundu par train jusqu'à Kamaniola où elles sont rechargées sur des camions pour Bukavu. De la même manière, le port de Kindu accueille les produits agricoles et miniers en provenance des territoires de Punia,

---

[589] BUREAU DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *op.cit.*, p. 212. Paul Bourrières abonde dans le même sens lorsqu'il affirme : « *Il ne faut pas croire d'ailleurs que le fait de saupoudrer un territoire avec une multitude de terrains d'aviation serait suffisant pour assurer le développement des ressources potentielles de ce territoire. Il faut encore, outre les différentes potentialités économiques telles qu'énergie, matières premières et hommes, un réseau de pistes de dessertes qui rayonne à partir du terrain d'aviation faute de quoi on ne développerait qu'une activité urbaine* ». BOURRIÈRES, P., *art.cit.*, p. 654-655.

[590] BAMBI, M., *Industrialisation autocentrée et développement économique de la République Démocratique du Congo*, Kinshasa, CEPI, 1999, p. 182.

[591] JADOT, O., « Transport sur route au Congo Belge », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, IX, 1, 1938, p.155.

[592] FREDERICK, J. et GIELEN, G., *op. cit.*, p. 441.

[593] FLOURIOT, J., *art. cit.*, p. 6.

[594] Si l'on choisit le lac Kivu, il faut prévoir le déchargement à Bukavu et le rechargement sur des camions de l'OTRACO pour Kalundu sur le lac Tanganyika.

Lubutu, Shabunda et Pangi par camions, et de Kabambare, Kasongo et Kibombo par camions ou par train. Pour renforcer cette complémentarité, les sociétés de transport comme la CFL, le CEFAKI et l'OTRACO ont obtenu le droit d'organiser les transports mixtes route-rail-eau dans leurs réseaux respectifs.

En ce qui concerne la mobilité des personnes, la coordination entre différents réseaux de transport ne pose aucun problème. Prenons, à titre exemplatif, le cas du *réseau du Kivu* entre Bukavu et Kalundu sur le lac Tanganyika selon l'horaire de l'OTRACO en vigueur de 1948 à 1960.

Le voyageur qui arrive en train à Albertville et qui désire continuer son voyage vers Kalundu (Uvira), en empruntant les services publics, prend un des bateaux de la CFL. Selon l'horaire, les bateaux quittent Albertville le mercredi et le jeudi d'une semaine, et le lundi et le samedi de la semaine suivante à 15 h ou à 17 h et arrivent à Kalundu après 2 jours pleins de navigation sur le lac Tanganyika. A Kalundu, un car de l'OTRACO l'embarque immédiatement et le débarque dans la soirée à Bukavu, après 4 à 5 heures de voyage. Quant aux passagers qui prennent place à bord des trains en provenance de Kalundu, ils n'ont pas à s'inquiéter. A leur arrivée à Kamaniola, des autobus et des camions les attendent pour continuer vers Costermansville. Ce service hebdomadaire s'effectue chaque mercredi. Le même programme est applicable aux trains marchandises comportant une voiture de 3e classe où un compartiment est réservé aux voyageurs Européens[595].

De même, le voyageur qui arrive de Stanleyville par route à bord des cars de Vicicongo jusqu'à Goma a la possibilité de prendre la vedette le jeudi à 7 heures 30 pour arriver à Bukavu vers 14 heures 30. S'il veut continuer sur Uvira, il peut directement embarquer dans un car de l'OTRACO le vendredi matin pour Kalundu. Là, il trouve un bateau quittant le port à 11 h 30. Ce bateau le dépose soit à Kigoma, d'où il peut prendre le train pour Dar-es-Salaam, soit à Albertville d'où il peut voyager en train pour Kamina le dimanche à 20 h ou le mercredi à 11 h 30. De Kamina, plusieurs possibilités s'offrent au voyageur : soit poursuivre en train vers Elisabethville-Lobito, soit vers Kindu, soit vers Luluabourg-Port-Francqui, où il peut reprendre le bateau ou le véhicule pour Léopoldville[596].

L'arrivée de la route a donc provoqué une véritable révolution dans les transports au Kivu-Maniema. Elle a parfaitement intégré les circuits de transport et a rendu plus fluide la mobilité des personnes et des biens en assurant la connexion entre les différents réseaux jadis isolés. De plus, l'apport de la route est jugé salutaire : les tonnages transportés augmentent sensiblement tant sur le réseau du Kivu que du Maniema. C'est ce qui entraîne en 1951, l'afflux des frets à Bukavu et pousse les administrateurs-gérants de l'OTRACO à craindre l'engorgement du port

---

595 Rapp. Ch. 1933, p. 270.

596 MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *Guide du voyageur au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, s.e., 1956, p. 732. SHONGO OKITOKONDA, 83 ans, ancien mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 23 mars 2010.

de Dendere. Voici une déclaration faite à ce sujet : « *L'augmentation du trafic tant en provenance du rail qu'en provenance de la route, nous fait craindre que les installations inadéquates et pratiquement inextensibles du port de Dendere ne soient bientôt plus en état de faire face au trafic* »[597].

Cependant, en 1952, les choses commencent à changer. On préfère la route au rail puisqu'elle « *offre souvent la solution la plus économique tant pour l'usager que pour l'Etat* » [598]. Dès lors, la complémentarité entre la route et le rail s'est progressivement muée en concurrence[599].

5. Le transport en commun à Bukavu

Le transport en commun intéresse notre étude parce que « *la voirie urbaine fait partie intégrante des systèmes de transport urbain dans la mesure où l'existence de l'infrastructure est une condition préalable à la circulation des divers véhicules* »[600].

L'expérience du transport en commun routier au Congo est partie de Léopoldville. C'est précisément en 1948 lorsqu'un homme d'affaires grec, Constantin Pipinis met pour la première fois en circulation des véhicules utilitaires destinés à transporter des personnes et des biens. Il s'agit des *fula-fula,* espèces de grands camions carrossés, transformés en autobus et réputés pour leur rapidité. D'autres particuliers ne tardent pas à lui emboiter le pas : Simba (un Congolais), Marinakis et Papa Dimitriou (deux Grecs)[601].

Au Kivu-Maniema, c'est à Bukavu, Chef-lieu de la province depuis sa création en 1933, que le transport en commun est organisé à partir de 1956.

5.1. Transport par autobus

A la différence de Dakar où, pendant la colonisation, les quartiers des Noirs sont délaissés sur le plan de la voirie, ce qui exclut une desserte rentable par les transports publics[602], à Bukavu, le quartier de Bagira est bien urbanisé à partir de 1953, ce qui facilite l'organisation du transport en commun.

Tout part de l'année 1950 lorsqu'une série d'éboulements et de glissements de terrain se produisent sur la colline de l'Ecole Technique Professionnelle Officielle (ETPO) surplombant la source de la Kadorho, en face du Pensionnat Albert I[er], actuel

---

[597] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 413, Liasse Ports du lac Kivu, Lettre des Administrateurs-gérants de l'OTRACO à Monsieur le Ministre, Bruxelles, le 24 janvier 1951. Les risques d'engorgement du port de Dendere avaient poussé l'OTRACO à construire un nouveau port en deçà du grand carrefour, à l'embouchure de la Kahwa dans les années 1950.

[598] VAN WETTER, L., « A propos de la crise des transports congolais (Note présentée par E.J. Devroey)», in *Bulletin des séances de l'IRCB*, XXIII, 1, 1952, p. 269.

[599] L'aspect concurrence entre les réseaux de transport au Kivu-Maniema est étudié au chapitre quatrième.

[600] GODARD, X. (dir.), *op.cit*., p. 17.

[601] LUMENGANESO, A., *op.cit*., p. 108.

[602] BUTON, J.-F., *op.cit*., p. 8.

Lycée Wima. Pour faire face à ce désastre, les autorités provinciales prennent langue avec l'Office des cités africaines (OCA) et le Fonds d'avance afin de construire des maisons d'habitation à Bagira dans les anciennes plantations de café appartenant au colon Pierre Bormans, à 7 km de Bukavu[603].

En 1954, l'OCA et le Fonds d'avance livrent un lot important de maisons achevées, mais les agents de l'administration publique refusent d'aller loger à Bagira. Ils avancent comme motif les difficultés de déplacement à cause du trajet à couvrir à pied de Bagira au centre-ville de Bukavu. Et au Gouverneur de province de déclarer, non sans amertume : « *Il reste malheureusement que 1.400 habitations sont achevées à Bagira ; l'occupation de cette cité s'impose et que son occupation postule d'abord la création d'un service de transport* »[604].

Le 13 novembre 1956, la TRANSKAT gagne le marché du transport en commun dans le centre urbain de Bukavu et dans les CEC de Bagira et de Kadutu[605]. Le prix de la course est fixé à 2 frs. Au total 44 lignes[606] sont tracées avec comme arrêts Shangugu, Nguba, Nya-Lukemba, Collège Notre Dame de la Victoire, Place Costermans, Place de l'étoile, Estaf-Motors, La Botte, Km 4, Kadutu, Bagira et Kahwa[607]. Une nouvelle une gare routière, vaste et convenablement équipée est prévue dans les installations de l'OTRACO. Elle devait être achevée en 1957[608].

---

603 Pendant la Première Guerre mondiale, Pierre Bormans a sillonné les environs du lac Kivu et a découvert son climat merveilleux et ses richesses du sol. En 1918, après les hostilités, le roi lui a accordé des terres sur le site de Cinyamuzige (dans l'actuelle commune de Bagira à Bukavu) en guise de récompense pour ses loyaux services. Il y a créé des plantations de caféiers. Voir Bukavu, Archives des titres fonciers à Bukavu, *Dossier Cinyamuzige*.

604 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 158, Liasse Transport en commun à Bukavu, Spitaels R., Commissaire provincial du Kivu, lettre n°41/8948 au Gouverneur Général du Congo Belge, Bukavu, le 14 octobre 1955. L'occupation effective du CEC de Bagira commence le 1er novembre 1955. Au 31 décembre 1955, cette entité comptait environ 2.500 habitants. Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB,* Rapp. Ann (246)4, Province du Kivu, Direction des services médicaux, Rapport annuel 1956, p. 7.

605 En 1955, deux autres sociétés de transport s'implantent à Bukavu : la firme Delhaye « General Car » qui a exploité pendant un certain temps un service régulier de taxi-bus dans la circonscription urbaine et qui a dû abandonner faute de pouvoir couvrir ses frais. La firme KISAF (garage Wery) qui exploitait sans régularité d'horaire une ligne suburbaine d'autobus pour Congolais, mais ses véhicules ne parcouraient que les itinéraires offrant des possibilités d'écrémage de la clientèle. Sauf subside du Gouvernement, cette entreprise estimait ne pas pouvoir entreprendre la desserte urbaine dans des conditions rentables. En ce qui concerne les transports collectifs par autobus, le Congo belge avait une longueur d'avance sur certaines colonies françaises de l'Afrique occidentale où la plupart des entreprises de transport urbain collectif sont nées à la faveur de l'indépendance ou postérieurement à 1970. Au Burkina Faso, seules Ouagadougou et Bobo-Dioulasso en ont été bénéficiaires en 1984. Voir COMPAORE, G., *art.cit*., p. 146.

606 Document n° 10 : Autobus de l'Estaf sur l'avenue royale (Labotte), Bukavu, 1950, annexe, chapitre troisième, p. 17.

607Bruxelles, Min. AE, A.A., *TP*, portefeuille 158, Liasse Transport en commun à Bukavu : Note d'étude sur l'organisation des transports en commun à Bukavu : Tableau des itinéraires et des stationnements du charroi. Voir Document n° 11 : Organisation du transport en commun à Bukavu (1955-1960), annexe, chapitre troisième, p. 18.

608 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 1536, Publication retraçant l'histoire de l'OTRACO de 1935 à 1960.

5.2. Transport en taxi

Grâce à la présence d'une voirie bien asphaltée, le transport en taxi au Kivu-Maniema commence timidement dans la dernière décennie de la colonisation du Congo. Il est organisé à Bukavu à partir de 1950 par les Européens. Toutefois, quelques Noirs et Asiatiques s'y intéressent progressivement. C'est ainsi qu'en 1956, un Arabe nommé Hussein Bin Omar débute son service de taxi à Bukavu. En 1958, il s'installe à Uvira et y poursuit son activité[609]. Pendant ce temps, en 1958-1959, 5 taxis circulent à Kindu et à Bukavu, 3 à Uvira, 2 à Pangi, 1 à Kasongo et 1 à Kabambare[610]. Parmi les propriétaires de taxis, on dénombre 4 Européens, 1 Asiatique et 12 Congolais. Ces nouveaux opérateurs de transport sont généralement des Clercs évolués qui se sont enrichis grâce aux activités économiques de tous ordres[611].

6. Les échanges commerciaux

L'économie coloniale africaine repose entièrement sur la réorganisation des circuits économiques antérieurs[612]. C'est ainsi par exemple qu'au XIX^{e} siècle, le territoire de l'actuelle Guinée est parcouru par de nombreuses routes de commerce le reliant au nord à l'empire de Ségou, au sud à la ville prospère de Freetown et au pays forestier. Un trafic varié, complexe, s'effectue dans toute cette zone[613].

Concernant le transport et les échanges, André Huybrechts écrit : « *Le rapport entre le progrès des transports et l'élargissement du marché n'est cependant que partiel et indirect. Il est partiel parce que le marché peut être élargi autrement que par une extension géographique. Il est indirect parce que d'autres conditions doivent être réunies, telle l'existence de produits à échanger ou d'une demande solvable, pour qu'une baisse du coût de transport soit opérante. Le progrès des transports est donc une condition nécessaire mais insuffisante à elle seule au sein d'un ensemble de changements qui provoquent le*

---

609 Bruxelles, Min. AE, A.A., TP, portefeuille 158, Transport en commun à Bukavu.

610 Ces localités sont soit des centres commerciaux, soit des chefs-lieux des territoires où l'exploitation des minerais et du coton est prégnante, avec une forte concentration de population blanche et noire venue de tous les horizons.

611 L'exploitation du taxi était soumise à l'obtention d'une licence et au respect de la règlementation. Tout véhicule taxi devait être muni d'une plaque ayant 25 cm de largeur et 10 cm de hauteur portant le mot « taxi » en majuscules de 7 cm de hauteur suivi du numéro d'ordre de la licence. Cette plaque était affichée au-dessus du numéro d'immatriculation à l'avant et à l'arrière du véhicule. La quantité de carburant à allouer mensuellement à chaque taxi ne pouvait dépasser celle nécessaire à un parcours de 1.000 km. Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 19.200 : Economie, Province du Kivu, Noirot, J. Commissaire de province de Costermansville, Arrêté n° 95/A.E. du 19 septembre 1944 règlementant la détention, la cession, l'emploi des combustibles liquides d'origine minérale et l'utilisation des véhicules automobiles.

612 COQUERY-VIDROVITCH, C., « Construction de l'Etat nation et mutations économiques en Afrique subsaharienne : une histoire imbriquée », in NDAYWEL E'NZIEM, I. et MUDIMBE-BOYI, E. (éd.), *Images, mémoires et savoirs. Une histoire en partage avec Bogumil Koss Jewsiewicki*, Paris, Karthala, 2009, p. 32.

613 GOERG, O., « La destruction d'un réseau d'échange précolonial: l'exemple de la Guinée », in *The Journal of African History*, vol. 21, n° 4, octobre 1980, pp 467-484. DOI : 10.1017/S0021853700018697, consulté le 14 octobre 2014.

développement »[614]. Certes, le développement est un phénomène global qui requiert une synergie d'actions provenant d'une constellation de facteurs.

Dans ce point, nous allons examiner comment les routes, en dehors des autres facteurs qui ne font pas l'objet de cette étude, ont apporté leur contribution dans le développement de deux modes d'occupation commerciale essentiels : les centres de négoce et les centres commerciaux[615].

6.1. Les centres de négoce

Avant l'arrivée des traitants arabes et des agents coloniaux au Kivu-Maniema, des marchés sont organisés à plusieurs endroits aux jours fixés par les autorités coutumières[616]. Avec la colonisation, les routes et l'usage accru des moyens de transport mécaniques (vélos surtout) offrent aux commerçants ambulants la possibilité, non seulement de se déplacer vers les différents centres de négoce, mais aussi de transporter plus de marchandises. Dans les années 1930, les centres de négoce de Birava, Luhihi, Katana, Nyangezi, Luhwinja, Kaziba, Walungu, Mugogo, Lemera, Sange, etc. deviennent très prospères. On y rencontre des marchands et des produits du Bushi, du Bufulero, du Buhavu, de l'Urega et du Ruanda-Urundi grâce au réseau routier.

Après la Deuxième Guerre mondiale, les centres de négoce et les occupations croissent au Kivu-Maniema. On passe de 145 C.N. et 737 occupants en 1950 à 374 C.N. et 1.693 occupants en 1956, soit une augmentation respectivement de 229 unités (ce qui représente 157,9%) et de 1.156 occupants (ou 156,7%). En revanche, de 1957 à 1959, les C.N. sont en régression. Leur nombre passe de 374 à 352 (soit une diminution de 45,4 %) et celui des occupants de 1.693 à 1.668 (soit une diminution de

---

[614] HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », in *Revue économique*, Vol. 22, n° 1, 1971. p. 145, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/reco_00352764_1971_num_22_1_407959 consulté le 13 décembre 2013.

[615] Les centres de négoce et les centres commerciaux sont des marchés. Les centres de négoce sont établis sur des terres indigènes, des chefferies. Leurs parcelles sont, en principe, réservées aux commerçants établis dans des centres commerciaux (C.C.) dont dépendent les centres de négoce (C.N.), et ne peuvent être occupées que par des préposés africains. TSHUND'OLELA, E.S., *op.cit.*, p. 141.

[616] Au Bushi par exemple, il existe, pendant la période coloniale, des centres de négoce florissants qui sont ouverts aux transactions commerciales Bashi-Banyarwanda comme Muzinzi à Nyangezi, Kaduhe, Katudu, Karhonde à Kaziba ; Bukume à Burhinyi, Rubenga à Ciherano, C'e Mpeke à Walungu, Muhungu en pays de Kabare (emplacement actuel de l'EDAP/ISP-Bukavu), Kakumbo à Birava, Rukungwa appelé Karhabisha à Karhana. De tous ces marchés, celui de Muhungu connait un afflux important des vaches. Les marchands ambulants du Rwanda (Buuzi) venant de Nduga, de Kamembe relient les marchés de Nyangezi à celui-ci. BIRHAKAHEKA, N. et KIRHERO, N., « Nyangezi dans ses relations avec le Rwanda » in *Etudes rwandaises*, vol. XIV, n° 1, UNIRWA, Mars 1981, p. 39.

117,6%)[617]. Cette régression est liée à la suppression de plusieurs C.N. jugés non viables par l'administration[618].

6.2. Les centres commerciaux

A la différence des C.N., les C.C. sont construits en matériaux durables[619]. En général, ils sont occupés par des commerçants européens et levantins qui disposent de moyens financiers suffisants pour louer des parcelles dans ces nouveaux établissements commerciaux. Pour faciliter les échanges, tous les C.C. sont situés le long des routes à grand trafic.

Grâce à la construction des routes, le nombre de C.C. augmente sensiblement au Kivu-Maniema. En 1927, le District du Kivu ne compte que 12 C.C. avec 40 occupations. En 1946, on y dénombre 85 C.C. dont 59 sont occupés par 315 commerçants[620]. En 1950, le nombre de C.C. créés au Kivu-Maniema est de 119 et celui des occupants de 707. En 1959, ces chiffres augmentent respectivement à 275 soit un accroissement de 131,09% et de 1.673 occupants, soit une hausse de 236,63%[621].

L'essor des centres commerciaux s'est poursuivi jusqu'à l'indépendance du Congo. Certains de ces centres sont devenus aujourd'hui de grandes agglomérations connaissant un grand afflux de populations venant de tous les horizons. D'autres ont été érigés en villes ou en cités à cause de leur importance économique et administrative, alors qu'il y en a qui ne sont plus que l'ombre d'eux-mêmes à cause de l'impraticabilité des voies routières et de l'inexistence de transports automobiles.

---

[617] Bukavu, Archives de la Division Provinciale de l'économie du Sud-Kivu, *Rapport annuel des Affaires économiques*, Province du Kivu, 1950, p. 18, 1956, p. 11; 1957, p. 17 ; 1959, p. 22.

[618] Bukavu, Archives de la Division province de l'Intérieur, Conseil de Province du Kivu, Rapport annuel 1956, cartonnage n° 8, p. 2. Les commerçants se lamentaient de la création des C.N. dans une zone proche des C.C. Etant donné qu'ils payaient les redevances les plus élevées et avaient construit en matériaux durables, ils se voyaient en droit de réclamer la protection du Gouvernement contre la concurrence des marchands des C.N. aux redevances faibles et qui construisaient souvent des maisons en pisé. Voir CONSEIL DE PROVINCE, *Rapport économique*, 1956, p. 8. En 1956, il ne restait plus que les centres de négoce de Ngoma (sur la route Kasongo-Kindu, au Maniema) ; Luyamba Mbia, Lusumba et Kangela (sur la route Lusenge-Lukabia, au Maniema) et Alimbongo (sur la route Butembo-Lubero via Musienene, au Nord-Kivu). Voir aussi MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *op.cit*., passim.

[619] Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'économie, Rapport annuel des affaires économiques 1950, p. 21.

[620] CNKI, *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne (1928-1948)*, Les presses de H. Wellens et W. Godenne, Bruxelles, 1947, p. 88.

[621] Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'économie, Tableau des C.C. de la province du Kivu. Parmi les C.C. les plus florissants en 1955, citons : Samba, Kasongo-rive, Kasongo chef-lieu du territoire, Kayuyu, Kampene, Biunkutu, Pangi, Kalole, Mukoloka, Nzingu, Itula, Kitutu, Kamituga, Mwenga, Kasika, Kakono, Nyangezi, Bukavu, Kibombo, Kindu, Punia-Etat, Kingombe-Etat, Lukabia, Burhale, Fizi, Baraka, Uvira, Kabambare, Lubumba, Beni, Mwenda, Lubutu, Walikale, Kabunga, Bunyakiri, Butembo, Musienene, Lubero, Masereka, Bikava, Lubango, Kayna, Nyamitaba, Rutshuru, Tshengerero, Goma, Sake, Masisi, Kirotshe, Minova, Nyamakubi, Kalehe, Katana et Kavumu. MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *op.cit*., passim. D'autres C.C. se sont ajoutés après 1955.

6.3. Le commerce ambulant

« *Est ambulant, le commerce de toutes denrées, marchandises, ou objets généralement quelconques, effectué pour la vente ou l'offre de vente à l'acheteur soit de porte en porte ou de place en place, soit sur la voie publique, soit sur les marchés publics* »[622].

Pendant la période coloniale, ce type de commerce est surtout pratiqué au Kivu-Maniema par des Congolais. Cependant, quelques Européens et Levantins s'y adonnent et s'y accommodent.[623]

Le progrès du commerce ambulant au Kivu-Maniema est, entre autres, consécutif au développement du réseau routier. Les commerçants ambulants qui, depuis longtemps, exposaient leur vie au danger suite à la présence d'animaux féroces sur les sentiers, peuvent désormais se déplacer aisément sur des tronçons routiers bien larges et carrossables. A partir des années 1920, certains parmi eux se procurent des vélos pour assurer leur déplacement rapide vers les centres de négoce et les centres commerciaux où ils s'approvisionnent en marchandises et vers les villages reculés où ils les vendent aux autochtones.

La fluidité de transport permet à certains commerçants ambulants de se faire de gros bénéfices parce qu'ils vendent les articles de traite à deux ou trois fois plus chers que le prix d'achat. Or, avec les routes praticables, là où le voyage durait auparavant deux à trois jours, les commerçants ambulants ne font plus qu'un ou deux jours, voire quelques heures. Par conséquent, les marchandises sont rapidement écoulées et les rotations pour le marchand qui dispose de son moyen de transport moderne augmentent.

Dans les années 1920 déjà, on rencontre plusieurs commerçants ambulants sur les routes du Kivu-Maniema. En 1922, les marchés les plus fréquentés au Kivu sont Kayembe, Kamaniola, Nyakaziba, Nyalwhinja, Monganga, Ngweshe, Nyangezi, Bilobo, Kibawe, Kabare et Nyakalonge, Katana (Territoire de l'Unyabungo), Idjwi (Territoire de Kalehe), Baraka (Territoire de Fizi), Uvira (Territoire d'Uvira), Kisika et Musienene (Territoire de Lubero), Kalwibe (Tanganyika), Masisi (Territoire de Masisi), Mangwasi et Lembeki (Territoire de Beni) et Walikale[624]. Durant la même année, le marché de Kasongo se tient chaque samedi, celui de Kindu chaque dimanche, comme ceux de Kibombo et de Lueki[625].

Comme les commerçants ambulants ont depuis longtemps occupé le terrain, ils savent comment attirer les clients, donner des marchandises à crédit et récupérer la monnaie. A l'arrivée des commerçants européens et levantins dans les villages congolais, les autochtones préfèrent attendre les jours de passage des commerçants ambulants pour faire leurs achats. Cette situation n'enchanta pas tous les

---

[622] CONSEIL COLONIAL, *Compte-rendu analytique des séances*, Bruxelles, 1957, p. 396.
[623] Document n° 12 : Nombre de commerçants ambulants en exercice au Kivu-Maniema (1950-1959), annexe, chapitre troisième, p. 19.
[624] Rapport sur la situation économique de la Province Orientale en 1922, in *Congo*, 1922, p. 116.
[625] *Ibid.*

commerçants étrangers. En outre, l'administration coloniale, qui éprouvait de la peine à contrôler ce type de commerce et à faire payer convenablement les taxes à cause de la volatilité des commerçants ambulants, a pris des mesures pour combattre le commerce ambulant[626].

7. L'intégration économique du Kivu-Maniema

L'intégration régionale implique la formation d'un ensemble économique cohérent. Elle suppose une mise en contact des économies à intégrer afin de favoriser à terme la construction d'un ensemble économique unifié[627].

Pendant la période coloniale, il n'y avait pas de structures supranationales officielles d'intégration entre colonies relevant de différentes métropoles. Cependant, chaque métropole essayait d'intégrer, dans la mesure du possible, ses colonies. C'est dans ce cadre que la France, dérogeant au sacro-saint principe du « *diviser pour mieux ... exploiter* » qui régissait le système colonial, a été la principale instigatrice du processus d'intégration en Afrique centrale à partir de 1916. Cette intégration a commencé, sur le plan économique, par l'établissement d'un réseau routier transnational afin de faciliter la mobilité des personnes et des biens[628]. La France a vu juste car « *Le développement des réseaux routiers,* [...] *a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive, mais quelque peu anarchique, d'entités supranationales* »[629].

Au Kivu-Maniema, l'intégration économique intérieure commence par la construction des routes reliant les chefs-lieux des territoires (dans les années 1920 et 1930), des routes interdistricts (terminées à la fin des années 1940) et des routes

---

[626] Parmi les mesures arrêtées par l'administration coloniale contre le commerce ambulant, nous pouvons citer le décret du 9 décembre 1925 qui impose un permis de circulation pour le commerce ambulant (PIRON, P. et DEVOS, J., *Codes et lois du Congo Belge*, Bruxelles, Edition lois du Congo Belge, tome I, 1954, p. 631), le décret du 13 août 1937 qui autorise le commerce ambulant dans les seules localités de Kasongo, Kindu, Costermansville et Uvira ; l'arrêté n°121/A.E. du 25 décembre 1940 qui limite le commerce ambulant « *... aux marchands des vivres, aux marchandises périssables et aux objets de fabrication indigène ou en provenance du Congo, des territoires du Ruanda-Urundi ou des colonies voisines*»(PIRON, P. et DEVOS, J., *op.cit.*, p. 637) et l'instauration en 1957 d'une taxe pour commerce ambulant de 5.000 Francs par an au Nord et au Sud-Kivu, et de 10.000 Francs au Maniema (R.A. des A.E./Kivu, 1957, p. 55).

[627] ROBENATE, J.-C., *Les politiques de transport routier dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale*, Thèse de doctorat en Droit comparé et international des affaires, Université Lumière Lyon 2, octobre 2009, p. 82, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2009/robenate_jc#p=0&a=top), consulté le 10 octobre 2014.

[628] NORODOM KIARI, J.-B., *op.cit.*, p. 23. Voir aussi MVOME-NZÉ, E., *op.cit.* Cet auteur établit une relation de cause à effet entre le réseau routier et le développement économique du Gabon dont les routes sont délabrées et créent de disparité entre les différentes régions.

[629] LOMBARD, J. et NINOT, O., « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », in *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 1, n° 2010, 2010, p. 4, (https://hal.archivesouvertes.fr/file/index/docid/548813/filename/Lombard-Ninot_Transports_1901.pdf), consulté le 29 octobre 2013.

interprovinciales et régionales (dans les années 1950)[630]. En connectant différentes zones autrefois sans aucun contact direct entre elles, les routes ont contribué à l'intégration économique de la région. C'est ainsi que depuis les années 1940, les biens et les personnes circulent facilement entre les Territoires et Districts.

Sur le plan régional, l'intégration économique du Kivu-Maniema se matérialise à travers le développement du commerce avec les colonies voisines grâce au réseau de transport routier. Car, en Afrique, « *la route est le lien par excellence de tous les échanges et de tous les contacts. Ce lien qui ira jusqu'au village isolé, lequel ne connaîtra jamais d'autre moyen que la route pour sortir de son isolement* »[631]. C'est dire que les transports routiers sont au centre de toute politique d'échanges inter-Etats, de toute perspective d'intégration en Afrique[632].

La route, le transport et l'échange constituent une triade dont les principaux composants sont intimement liés et difficilement isolables. En réduisant la distance et en simplifiant la circulation des biens et des personnes, la route et le transport qu'elle génère, comme le commerce auquel ils donnent accès, augmentent le volume des échanges, multiplient les activités de production et contribuent à la création des richesses.

A la fin de la Première Guerre mondiale, le Kivu-Maniema est le grenier du Congo belge en ce qui concerne plusieurs produits vivriers[633]. Ce rôle s'est accru avec la construction du réseau routier parce qu'il devient plus facile de drainer la production alimentaire de l'intérieur vers les gros moyens de transports. Ainsi, grâce à ses routes, le Kivu et le Maniema approvisionnent les autres provinces et les colonies voisines en plusieurs denrées alimentaires de première nécessité : le Katanga reçoit des vivres du Maniema pour alimenter les nombreux camps d'ouvriers de l'UMHK[634]. Le Kivu, lui, envoie ses produits vivriers au Ruanda-Urundi, à la province Orientale, à l'Uganda, au Tanganyika et au Kenya[635]. En contrepartie, l'Est africain est resté, jusqu'aux indépendances, un important fournisseur du Kivu-Maniema en sel et en poisson.

---

630 Au niveau de la colonie, le plan décennal s'assignait parmi ses objectifs, la création d'un marché intérieur « *pour éviter que la Colonie ne continue à perdre une partie de sa substance et de son revenu national* ». CONGO BELGE, *Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge*, Bruxelles, De Visscher, 1949, p. 466.

631 LODS, J., « Les transports en Afrique francophone : situation en 1988 et perspectives », in *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n° 2242 du 28 octobre 1988, cité par KONE, A., « L'organisation de l'espace par les transports inter-Etats. Le cas de la Côte d'Ivoire », in KENGNE F. et TAPE BIDI, J. (dir.),. *op.cit*, p. 35-36.

632 KONE, A., *op.cit*., p. 36.

633Il s'agit des produits alimentaires pour Noirs : Paddy, riz, huile de palme, arachides, maïs, cossettes et farine de manioc, haricots, pommes de terre, patates douces, poissons secs et fumés, tabac, bananes, éleusine, sorgho, etc.

634 FLOURIOT, J., *art. cit*., p. 6.

635 Informations reçues de KADINGA André, 82 ans, domestique puis mécanicien de l'OTRACO et de KASONGO Henri, 78 ans, agent des douanes, interviewé à Bukavu, respectivement le 21 et le 18 mars 2010.

En 1954, le Gouverneur de la province du Kivu déclare dans un discours au Conseil de province : « *Plusieurs milliers de tonnes de produits, principalement de riz, d'arachides et de manioc ont été livrés au Ruanda-Urundi, au Katanga et, dans une moindre mesure, à la Province Orientale. Les centres miniers établis dans la Province en ont absorbé à eux seuls plus de 40.000 tonnes. Tous les autres besoins de ravitaillement local et régional satisfaits, d'énormes réserves de manioc demeurent en terre dans les riches lotissements du sud Maniema et y constituent un grenier permanent, largement pourvu contre les risques de disettes toujours possibles dans nos régions surpeuplées ou chez nos voisins de l'Est* »[636].

La disponibilité des voies de communication et particulièrement de la route reste importante en matière d'échanges commerciaux. Car, si la route est bonne, elle peut occasionner un trafic et encourager les paysans à produire plus. C'est ainsi qu'en 1955, sur un volume de 146.000 tonnes de vivres commercialisés contre 134.000 tonnes en 1954, plus de 20.000 tonnes de provende, principalement du riz, d'arachides et du manioc sont livrés au Ruanda-Urundi, au Katanga et à la Province Orientale[637]. En 1956, il est passé au poste douanier de Rutshuru vers Ruhengeri, une moyenne de 3,2 véhicules par jour, et 2.000 tonnes de marchandises. En sens inverse, le trafic est de 3,3 véhicules par jour. Le trafic annuel moyen est de 6,5 véhicules par jour pour la période envisagée[638].

SECTION 5 : CREATION ET EVOLUTION DES SERVICES CONNEXES

L'existence d'une chaussée praticable entraîne la création des services connexes. Parmi ces services, il y a les garages, la location des véhicules, les services de vente (des moyens de transport mécaniques, des pièces de rechange, du carburant), les services techniques et les douanes.

1. Services de dépannage, de location et de vente d'engins routiers et des pièces de rechange

Pour une exploitation judicieuse des routes, l'administration coloniale et les privés ont mis au point un service de dépannage d'engins de transport routier à partir de 1928. Ils ont créé un chapelet de garages sur les axes routiers importants afin de permettre aux usagers de circuler plus facilement et d'éviter des pertes de

---

636 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, liasse Rapp. Ann (41)1, Discours du Gouverneur J.P. Brasseur à l'ouverture de la XXII^e^ session du Conseil de province du Kivu tenu à Bukavu en avril 1955, p. 8.

637 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (41)2, Discours du Gouverneur Spitaels à l'ouverture de la XXIII^e^ session du Conseil de province du Kivu tenu en avril 1956 dans la salle de la Centraf à Bukavu, p. 7.

638 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704 : Routes province du Kivu, Mertens, L., Route Rutshuru-Ruhengeri (30 km), Bukavu le 21 janvier 1957.

temps en cas de panne d'engins. En 1956, au total 47 garages sont opérationnels au Kivu-Maniema[639].

Sur le plan administratif, il y a, au niveau de chaque District, un garage principal chargé de l'entretien et de la réparation du matériel roulant et autres de l'Etat. Il en est de même pour les territoires où l'on trouve des garages secondaires de l'Etat qui reçoivent des véhicules pour l'entretien et la réparation[640].

A partir de la Deuxième Guerre mondiale et surtout dans les années 1950, les agences de voyages, les individus et bon nombre d'organismes ou de garages louent des voitures avec ou sans chauffeurs. Il s'agit notamment de l'Agence Maritime Internationale, la société Sitonconil, Monsieur Brouns (Représentant de l'Agence Dumoulin), la Central Africa Safaris (Voyage Dufour), les Etablissements Soriano, Thornton et Daily, Safari Chasse Camera (à Bukavu) ; Congo Express et Congo – Tours et Généralcar-Congo, (à Bukavu et Goma) ; Votre auto, Congo Tours, Garage Mortier, Rob. Mortier (à Goma) ; Ingels, Ruwenzori Hôtel, Mutwanga (en territoire de Beni), les Vicicongo (à Butembo), la Transkat (à Kindu), les garages de Bukavu, de Kabunga, de Kamituga, d'Elila, de Kasongo et de Shabunda[641].

Globalement et en dépit de quelques différences négligeables entre les localités, le prix du parcours à charge est de 6 frs 50 le km roulé à concurrence de deux passagers. Par passager au-delà de deux, un supplément de 1 fr 50 par km est requis. Pour un parcours à vide du dépôt au lieu de prise en charge et le retour à vide de la destination au dépôt, on exige 50 frs par km. Quant à la Generalcar-Congo qui œuvre à cette époque à Goma et à Bukavu, elle propose un tarif spécial de 350 frs pour 35 km et 8 frs le km supplémentaire ; taux pour le déplacement hors de la ville : 8 frs et 6 frs 50 le km[642].

Selon les journaux *Le Courrier d'Afrique* et *L'Echo du Kivu*, le service de vente des véhicules débute dans la région à la fin des années 1930. En 1939-1940, les marques de voitures européennes sont représentées par des particuliers ou des garages. A la fin des années 1940, la plupart des industries européennes de fabrication de véhicules ouvrent des succursales à Bukavu, à Goma et à Kindu, question d'être plus proches de la clientèle et de bien gérer la concurrence. C'est ainsi qu'on trouve les garages Old East (pour la vente des véhicules Studebaker, Champion et Land Cryser), les Etablissements M.D. Soriano (pour les marques Chrysler Corporation, Dodge, Chrysler et Plymouth), Sedec (pour la marque Chevrolet) et Estaf-Motor (pour les marques Mercury, Lincoln et Ford). Dans les années 1950, chaque garage s'occupe de la vente de ses marques. C'est la période des

---

639 Voir Document n° 13 : Localisation des garages le long des routes au Kivu-Maniema en 1956, en annexe, chapitre troisième, p. 20.

640 Bruxelles, A.A., Min. AE, *RA/CB*, RA (44), Liasse Rapp. Ann (44)1, Conseil de province du Kivu, XVII^{e} session tenue du 26 au 3 mai 1959, p. 590.

641 Renseignements trouvés dans le journal *L'Echo du Kivu* des années 1940 et 1950.

642 MOELLER DE LADERSSOUS, A.J., *op.cit*., pp.184-185.

garages Dodge, Volvo, Fiat, Ford, Volkswagen, Mercedes, Nash-Hudson, Citroën, Renault et Peugeot[643].

Ce sont généralement les garages et les maisons de vente de véhicules qui s'occupent aussi de la vente des pièces de rechange. Les Administrateurs des Territoires sont chargés d'approvisionner les garages secondaires des STA installés dans leurs entités respectives en pièces de rechange pour le dépannage des véhicules et autres engins de transport mécanique, mis à leur disposition. Un budget conséquent leur est alloué à cet effet[644].

2. Le service d'assurances automobiles

Au Kivu-Maniema, la route a contribué, à sa manière, à la généralisation de l'usage des véhicules automobiles. Mais, le non-respect du code de la route, l'état des routes et d'autres facteurs liés aux conducteurs[645], entraînent, surtout dans la dernière décennie de la colonisation, la fréquence et la gravité des accidents de la route. Or, la plupart des propriétaires de véhicules sont de petits commerçants étrangers et congolais, souvent incapables de réparer les dommages causés[646].

Pour les aider, les assureurs mettent au point en 1935, des « *constats amiables* » qui permettent l'indemnisation rapide des accidents matériels par simple déclaration des personnes impliquées, sans obligation de passer par les forces de l'ordre ni de leur transmettre le dossier. Désormais, les seuls cas où la déclaration aux services de sécurité s'impose concernent les accidents résultant d'actes de violence ou de délinquance : vol, vandalisme. Pour le reste, les assureurs reçoivent chaque année plus de 2 millions de demandes d'indemnisation qui ne passent pas par les circuits administratifs[647].

Comme les textes légaux régissant la réparation civile des accidents sont, depuis l'introduction de l'automobile au Congo belge insuffisants, un projet de décret concernant la réparation civile des accidents d'automobile et l'assurance obligatoire est examiné par le Conseil colonial en 1935[648]. Dès lors, des sociétés d'assurance s'établissent progressivement au Kivu-Maniema pour diverses assurances, notamment la responsabilité civile en cas d'accident de véhicule

---

643 Informations reçues de CHUMA Mukambilwa, 83 ans, ancien mécanicien au garage Renault, interviewé à Bukavu, le 17 mai 2013 et BASUBI Toni, 77 ans, ancien transporteur sur le tronçon routier Bukavu-Mwenga, interviewé à Bukavu, le 22 juillet 2012. Voir Document n° 14 : Relevé d'engins vendus au Kivu-Maniema selon leur nombre et leurs pays d'origine en 1935 et 1936, annexe, chapitre troisième, p. 21.

644 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Conseil de province du Kivu, Liasse Rapp. An (44)1, Rapport du Conseil de province du Kivu, XVII è session tenue du 26 au 3 mai 1959, p. 590.

645 L'aspect accident de la route est analysé dans le dernier chapitre de cette dissertation.

646 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1200, Comité permanent du Congrès colonial national, Congrès de 1935, Rapport de la commission des transports.

647 DE BOISSIEU, J.L., « L'assurance auto face à la baisse des accidents de la route », in *Revue d'économie financière*, n° 2, 1935, p 3.

648 DEVROEY, E.J., *Le réseau routier du Congo Belge et du Ruanda-Urundi ...*, *op.cit*, p. 107.

automobile. A Bukavu, les agences IMMOAF et Chez Le Jeune s'occupent, dès la fin des années 1940, de la police d'assurance automobile[649].

3. Approvisionnement et vente du carburant et des lubrifiants

L'approvisionnement en carburant au Congo belge en général et au Kivu-Maniema en particulier a toujours été un casse-tête depuis la période coloniale. C'est pourquoi, à sa création le 30 décembre 1910, la Société des Pétroles au Congo, Pétrocongo, a reçu la mission de s'occuper du transport et de la distribution des carburants au Congo belge[650]. Et en 1911, elle a construit un pipe-line reliant Ango-Ango, au Bas-Congo et Léopoldville[651].

En 1941, suite à la construction des routes et à la prolifération d'engins mécaniques dans les transports et les industries, la demande en carburant dépasse non seulement les prévisions du Gouvernement, mais aussi les quantités disponibles capables de satisfaire tous les besoins. Entretemps, l'acheminement du fuel à partir de Léopoldville pose problème à cause de nombreuses ruptures de charges et de bancs de sable, surtout à la montée, sur le fleuve Congo. En 1942, le Kivu-Maniema connait une carence d'essence et du pétrole[652].

Pour faire face à la pénurie, l'administration coloniale prend la décision, la même année, de rationner le carburant. Désormais, le carburant est distribué par le Gouvernement Général à partir de Léopoldville moyennant un certain quota pour chaque entité. Par la même occasion, un service de contrôle d'essence ayant pour mission de vérifier la consommation réelle du carburant en province est créé à Léopoldville avec des succursales dans les chefs-lieux des provinces[653].

L'ordonnance n°239/A.E. du 16 août 1944 fixe le quota sur la base des parcours mensuels suivants : Costermansville : 150 km, Uvira : 150 km, Goma : 100 km, Rutshuru : 100 km, Kindu : 60 km et Kasongo : 50 km. Dans les autres localités, les Administrateurs des territoires sont appelés à déterminer les quantités sur la base d'un parcours qu'ils fixent suivant les contingences locales. Là où cette base n'était pas fixée, on considérait un forfait de 50 km par mois[654].

Le 11 avril 1945, le Gouverneur de province J. Noirot, fixe le quota du carburant pour quelques sociétés du Kivu-Maniema de la manière suivante : 250 fûts

---

649 BASUBI Toni, informateur cité.

650 BANQUE DU CONGO BELGE, « Société des Pétroles au Congo « PETROCONGO » », in *Bulletin mensuel*, septembre 1959, p. 263.

651 Un autre pipe-line pour essence et pétrole était mis en service en 1953. Voir BANQUE DU CONGO BELGE, *art.cit.*, p.263. Cette société n'a pas pu approvisionner l'Est en carburant à cause de la distance et des difficultés de transport pour atteindre le Kivu-Maniema. Son rôle à l'Est a été a également amoindri à cause de la montée des importations par l'océan Indien à partir de 1949.

652 Bruxelles, Min. AE, AA, *RA/CB*, Rapp. An (38)5, Conseil de province du Kivu, Rapport du Conseil de province du Kivu, XVII^{e} session tenue en 1942, p. 5.

653 Bruxelles, Min. AE, AA, *G.G.*, portefeuille 19.200, Economie, Province du Kivu 1943-1945.

654 NOIROT, J., Arrêté n° 95/A.E. du 19 septembre 1944, *op.cit*.

à la Symétain/Kindu, 150 à la Transkat/Kindu, 75 à la Cobelmin/Kailo, 150 à Cobelmin/ Shabunda, 100 à la MGL/Nyangezi, 62 à la Cobelmin/Kampene et 65 à la Transkat/Kasongo ; soit au total 852 fûts[655]. En outre, dans les circonscriptions urbaines de Costermansville, Uvira, Rutshuru, Kindu et Kasongo, le propriétaire d'un véhicule destiné au transport de personnes avait droit à une certaine quantité de combustibles liquides.

Le carburant consommé au Congo à cette époque provenait du Moyen-Orient et arrivait au Congo belge par le port de Matadi. De là, il suivait la « *voie nationale* » avec ses transbordements pour atteindre Kalundu, sur le lac Tanganyika. A partir de ce dernier port, le carburant était transporté dans des fûts pour Bukavu par la CEFAKI qui recevait les lots de la CFL. A partir de Costermansville, le carburant était déplacé et distribué par les sociétés Shun/Beni, MGL/Butembo (secteur nord), Cimnoki/Goma (dépositaire Shell), Estaf Motor/Costermansville (dépositaire Petrocongo), Interfina Costermansville (dépositaire V.O.C.), Sedec/Costermansville (dépositaire Shell), SEYN/Costermansville (revendeur de la Texaco), CNKi/Costermansville, Shun/Costermansville et Cobelmin/Costermansville[656].

A partir de 1951, le circuit de ravitaillement du Kivu-Maniema en carburant change à cause des réclamations du monde économique à propos des difficultés que présentait la *voie nationale*[657]. Désormais, le carburant destiné au Kivu part du Moyen-Orient et arrive à Kalundu via Dar-es-Salaam et Kigoma dans le Tanganyika Territory. De là, les compagnies le transportent par leurs propres camions ou par ceux de Petrocongo, de la Transkat ou d'Interfina. En 1954, la consommation de la province du Kivu en essence de tourisme s'élève à 100.000 fûts par an contre 90.000 fûts en 1953 et 71.500 fûts en 1952.[658] Enfin, en 1959, pour assurer l'efficacité de l'administration, on décide la décentralisation des services administratifs territoriaux[659].

Les stations de vente du carburant étaient situées sur les différents axes routiers du Kivu-Maniema pour permettre aux usagers de la route d'y accéder facilement en cas de nécessité[660].

---

[655] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 19.200 Economie, Province du Kivu 1943-1945, Noirot, J., Télégramme du 11 avril 1945 sur la distribution essence.

[656] Bruxelles, A.A., *RA/CB*, RCB (195)2, Rapport du Conseil de province du Kivu, session de 1948, p. 93. Voir Document n° 15 : Les stocks d'essence chez les grossistes par provinces au 31 décembre 1949, annexe chapitre troisième, p. 21.

[657] Ces difficultés ont été exposées au deuxième chapitre.

[658] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (41)1, Conseil de province du Kivu, Rapport du Conseil de province du Kivu de 1955, p. 8.

[659] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. An (44)1, Conseil de province du Kivu, Rapport du Conseil de province du Kivu, XVII^{e} session tenue du 26 au 3 mai 1959, p. 590.

[660] Voir document n° 16 : Les stations d'essence situées sur les tronçons routiers du Kivu-Maniema en 1956, annexe, chapitre troisième, p. 22.

4. Les services techniques

L'exploitation efficiente de la route, l'imposition de la « *courtoisie routière* » pour un mieux-vivre ensemble sur la chaussée et la liberté de circulation pour tous les usagers ne peuvent se faire équitablement sans l'application d'un certain nombre de normes acceptées par tous. Pour éviter des abus préjudiciables à la paix et à la tranquillité publiques, des services techniques, au nombre desquels la police de roulage, le contrôle administratif et les douanes sont créés.

4.1. La police de roulage

Les besoins d'identification, de guidage, de sécurité et de paiement des services dans les transports, probablement nés en même temps que les véhicules, sont à la base de la police de roulage[661].

Au Congo belge, l'intensité croissante du trafic automobile dans les grandes agglomérations urbaines pousse l'administration à réglementer la circulation routière. Il est alors mis au point, à l'instar de la Belgique et, conformément à la Convention internationale de Paris sur la circulation automobile signée le 1er avril 1926[662], une police de roulage dans la colonie à partir de 1930. Son but est de veiller aux prescrits des lois et ordonnances portant sur la libre circulation des personnes et des biens, ainsi que sur le port de tous les documents donnant droit à la conduite des véhicules automoteurs. Elle veille aussi aux bonnes dispositions de l'engin à remplir convenablement la tâche qui lui est assignée, selon les exigences de la loi.

Plusieurs textes juridiques réglementent la conduite automobile et donnent de la matière à la police de roulage. Parmi eux, il faut citer l'ordonnance n° 125/T.P. du 14 octobre 1933 modifiant certaines dispositions de l'ordonnance n° 59/T.P. portant règlement général sur la police de roulage et de la circulation. Ce texte stipule en son article 1er : « *Tout véhicule automoteur doit être pourvu d'une plaque métallique de 30 cm de longueur sur 10 cm de hauteur, portant en caractères d'au moins 7 cm de hauteur peints en blanc sur fond noir, un numéro indiqué par l'administration précédé d'une lettre recognitive qui sera : C pour la Province de Léopoldville, E pour la Province de Coquilhatville, O pour la Province de Stanleyville, K pour la Province d'Elisabethville, L pour la Province de Lusambo et B pour la Province de Costermansville* »[663]. D'autres textes ultérieurs interdisent le transport des passagers sur des parties extérieures de la carrosserie (ord. n°155/T .P.

---

[661] PAREY, CH. et PHILIPPE, G., « Des transports routiers intelligents. Nouveaux services, nouveaux métiers », in *Les Cahiers du numérique*, Vol. 2, n° 1, 2001, p. 17, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-du-numerique-2001-1-page-15.htm), consulté le 10 novembre 2014. Quand on parle de police de roulage au Congo, on voit principalement le service et les agents de police chargés de réglementer la circulation routière et d'en assurer la sécurité par le respect du Code de la route.

[662] DEVROEY, E.J., *Le réseau routier au Congo belge et au Ruanda-Urundi ..., op.cit*., p. 103.

[663] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 729, Liasse Transport 43 : Législation routière, Tilkens, A., Gouverneur Général, Ordonnance n°125/T.P. du 14 octobre 1933 modifiant certaines dispositions de l'Ordonnance n°59/T.P. portant règlement général sur la police de roulage et de la circulation.

du 3 décembre 1935)[664] ; réglementent le payement de l'impôt sur véhicule, la vitesse dans les circonscriptions urbaines (60 km/h pour les transports des personnes, 40 km/h pour les autres et 20 km/h pour les vélocipèdes), le dépassement dans nombreux cas de figure (ord. n° 90/T.P. du 23 août 1937) [665], le port de la plaque d'immatriculation, du signe distinctif et l'âge de conduite (18 ans)[666]. Ils rendent obligatoire le port du permis de conduire (ord. n°62/158 du 12 mars 1949)[667], fixent le poids total d'un véhicule[668], exigent le respect du code de la route[669], etc.

4.2. Le contrôle administratif et technique

Le 4 mai 1953, Van Den Abeele, Administrateur Général des Colonies écrit au Ministre des Colonies : « *Le Gouvernement Général de la Colonie désirerait recevoir les textes des prescriptions sur le contrôle technique périodique des véhicules et sur l'organisation pratique du service qui en a la charge* »[670].

Il s'agit de veiller à l'état technique des véhicules en circulation au Congo. En effet, dès 1954, il est demandé aux propriétaires des véhicules de procéder annuellement à un contrôle technique de leurs engins. Concrètement, les propriétaires des véhicules doivent emmener leurs engins dans les garages du Service Technique Administratif (STA) pour un contrôle technique général. Là où les garages du STA font défaut, l'Etat charge tout autre garage de la contrée de s'occuper de cette tâche. A l'issue du contrôle, le garage agréé est tenu de délivrer un certificat de contrôle technique d'une validité annuelle moyennant paiement des frais d'expertise. Ce certificat autorise l'engin à circuler librement sur les routes du Kivu-Maniema pendant toute l'année. En cas de défaillances techniques mineures révélées par l'expertise, il est immédiatement demandé au propriétaire de l'engin de le faire réparer dans le même garage. Si les défaillances techniques sont jugées graves, le véhicule est définitivement exclu de la circulation. A chaque check-point, le conducteur de l'engin est tenu d'exhiber le certificat de contrôle technique.

---

664 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 729, Liasse Transport 43 : Législation routière, Ryckmans, P., Gouverneur Général, Ordonnance n° 59/T.P. du 6 août 1929, portant règlement sur la police de roulage et la circulation, édicte certaines mesures pour la protection des voies publiques modifiée par l'Ordonnance n° 155/T .P. du 3 décembre 1935.

665 Rapp. Ch. 1937, p. 115.

666 *Bulletin Administratif de* 1942, pp. 1203-1206.

667 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1042, Frederick, J., Le Directeur Royal des Colonies, Lettre du 12 septembre 1953 au Gouverneur Général. Il était précisé dans la même correspondance que tout titulaire du permis international de conduire, délivré en vertu de la Convention internationale du 24 août 1926, était dispensé du port du permis de conduire délivré au Congo belge.

668 Le poids total d'un véhicule (tare, personnel, combustible, outillage et chargement) ne peut, sauf autorisation spéciale, dépasser 5.000 kg s'il est à quatre roues, ou 3.000 kg s'il est à deux ou trois roues (pour ne pas endommager la chaussée). Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 96, Les routes.

669 Au Congo belge, le code de la route belge de 1929 était utilisé jusqu'en 1955 lorsque le code de la route congolais est élaboré.

670 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 1042, Van den Abeele, Administrateur Général des Colonie, Lettre du 4 mai 1953 au Ministre des Colonies.

En 1955, un bureau de l'office de la circulation routière est installé à Bukavu. Il a pour mission de procéder à la délivrance de l'immatriculation et à l'organisation du contrôle technique des véhicules en circulation sur les routes du Kivu-Maniema[671].

4.3. Le service de douanes

Au Congo, le service des douanes est institué en 1894 dans le Bas-Congo et à l'intérieur dans le bassin du Congo[672]. L'implantation des postes douaniers au Kivu d'altitude s'est faite simultanément avec l'ouverture des voies de communication routières et lacustres conduisant vers les pays limitrophes de l'époque, le protectorat anglais de l'Uganda et le Tanganyika Territory.

C'est par l'Ordonnance n° 16 Fin. Dou du 30 janvier 1934 du Gouverneur Général complétant l'article 18 de l'Ordonnance n°132/Fin/Dou du 31 octobre 1933 que furent créés trois postes douaniers suivants en Province du Kivu[673] :

- Kasindi, sur la route Kasindi-Lubiliath-Katwe en Uganda ;
- Bunagana, sur les routes Rutshuru-Kabale (en Uganda) et Rutshuru-Kisenyi (au Ruanda-Urundi);
- Kalundu (à Uvira), sur la route Costermansville-Uvira et le lac Tanganyika Kalundu-Kigoma (Tanganyika Territory).

En ce qui concerne les tonnages transportés à travers ces postes douaniers de 1931 à 1956, la situation se présente de la manière suivante :

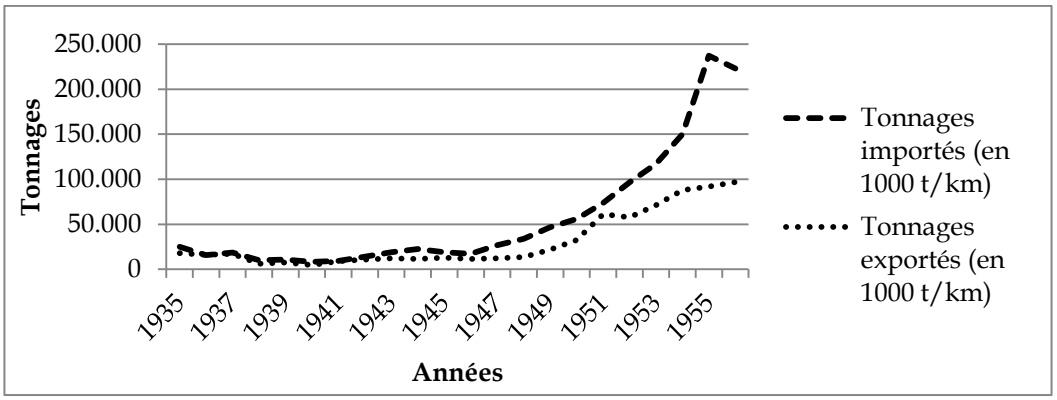
---

671 Voir Document n° 17 : Evolution du parc d'engins routiers au Kivu-Maniema, annexe, chapitre troisième, p. 23.

672 C'est lors de la conférence antiesclavagiste de Bruxelles que le roi Léopold II a obtenu des Puissances européennes le droit de percevoir 10% de taxes sur tous les produits qui entraient et qui sortaient du bassin du Congo. Cet argent devait servir à lutter contre la traite des Noirs pour une période de 10 ans. NDAYWEL E'NZIEM, I., *Histoire générale du Congo : De l'héritage ancien à la République Démocratique du Congo*, Paris-Bruxelles, De Boeck et Larcier, 1998, p. 55. L'administration douanière de l'Etat Indépendant du Congo avait son siège administratif au port d'Anvers en Belgique. Malgré cela, il fallait attendre le décret du 29 janvier 1949, spécialement en son article 43 pour que le service des douanes acquière, au Congo belge, une structure organique plus ou moins moderne et similaire à celle des autres Etats européens.

673 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 729, Liasse Transports 43, Législation routière, Tilkens A., Gouverneur Général, Ordonnance n°16 Fin. Dou du 30 janvier 1934 compétant l'article 18 de l'Ordonnance n° 132/Fin/Dou du 31 octobre 1933 créant au Congo belge et au Ruanda-Urundi un régime de douane spécial pour la circulation internationale des voitures, automobiles, autocars, motocyclettes, Léopoldville le 20 février 1934. Les postes douaniers étaient appelés dans le jargon du métier des « *postes de surveillance* ». Ils sont bien visibles sur la carte n° 5 sur les zones économiques en annexe, p. 55.

Fig. 10 : Tonnages importés et exportés au Kivu-Maniema (1935-1956)[674]



Sources : Rapp. ch. 1928 à 1959, RA/CB(38) et RA/CB (194).

Ce graphique montre combien les importations du Kivu sont plus importantes que ses exportations à cause du nombre élevé d'Européens restés attachés aux produits de consommation de leur continent. Il faut ajouter à cela tout le matériel et tous les intrants importés par les différentes entreprises présentes dans la province.

Globalement, l'évolution positive des exportations est constante de 1938 à 1952. Seule l'année 1940 présente une régression à cause de l'occupation de la Belgique par les troupes hitlériennes ; ce qui bloqua pratiquement toutes les exportations du Congo. Mais avec l'effort économique de guerre, la courbe reprend l'ascenseur. La forte montée des exportations à partir de 1948 est le résultat de l'accalmie qui permet aux opérateurs économiques de s'adonner à fond à leurs activités.

Concernant les importations, leur progression est aussi constante et soutenue durant la période considérée. Toutefois, la progression des tonnages qui pénètrent au Kivu-Maniema à partir de 1952 est forte. Le Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge mis sur pied en 1949 n'est entré en vigueur au Kivu-Maniema qu'à partir de 1952. Cela nécessitait la mécanisation des chantiers, d'où l'entrée en Province d'une multitude d'engins de toutes sortes, de machines-outils, de divers produits de consommation, etc. Ces machines ont été utilisées dans la modernisation des réseaux de transport, dans la mécanisation de l'agriculture et dans l'exploitation minière[675].

SECTION 6 : ROUTE ET TRESOR PUBLIC DE L'ETAT

La construction et l'entretien d'une route exigent des investissements financiers importants à telle enseigne que certaines langues, surtout dans les pays

[674] Ces chiffres ne concernent pas seulement les trois postes douaniers sous étude dans ce travail mais toutes les exportations et importations du Kivu, même par la « *voie nationale* » de Matadi.
[675] Faute de statistiques pour chaque poste douanier, il nous a été difficile de faire une analyse sur les tonnages qui sont passés par chacun d'eux.

sous-développés, affirment sans ambages, que les routes sont budgétivores. Elles ignorent que la route est aussi génératrice de moyens financiers en faveur de l'Etat.

1. La route, une infrastructure budgétivore ? [676]

Pendant la colonisation, différents crédits sont alloués à la construction et à l'entretien des routes.

1.1. Crédits alloués à la construction des routes

D'une manière générale, les interventions dans le secteur des routes étaient traditionnellement centrées sur la construction et l'amélioration de l'infrastructure[677].

Avant 1921, les investissements injectés dans la construction des pistes sont négligeables, insignifiants. Cela s'explique par le fait que les routes construites à cette période sont moins exigeantes en matière d'outillage, de revêtement, d'équipements et de main-d'œuvre. Les travaux routiers se font sous forme de corvée exigée à chaque Congolais en âge adulte comme contribution à la promotion de sa collectivité.

Après 1921 par contre, avec le démarrage de la politique vigoureuse de construction routière, les dépenses d'études et de construction des routes incombent au budget de la colonie[678]. Cette idée nécessite deux précisions : d'une part, l'Etat finance les travaux routiers tant des routes d'intérêt général que des routes d'intérêt local et des routes privées. Cela se comprend dans la mesure où l'Etat décide unilatéralement du changement de catégorie de ces routes lorsqu'elles desservent une population importante ou génèrent de nouvelles activités. Elles sont alors intégrées dans la catégorie de routes d'intérêt général prises en charge par la colonie. D'autre part, à l'issue de la construction d'une route par les privés, l'Etat la rachetait en remboursant les fonds investis dans sa construction.

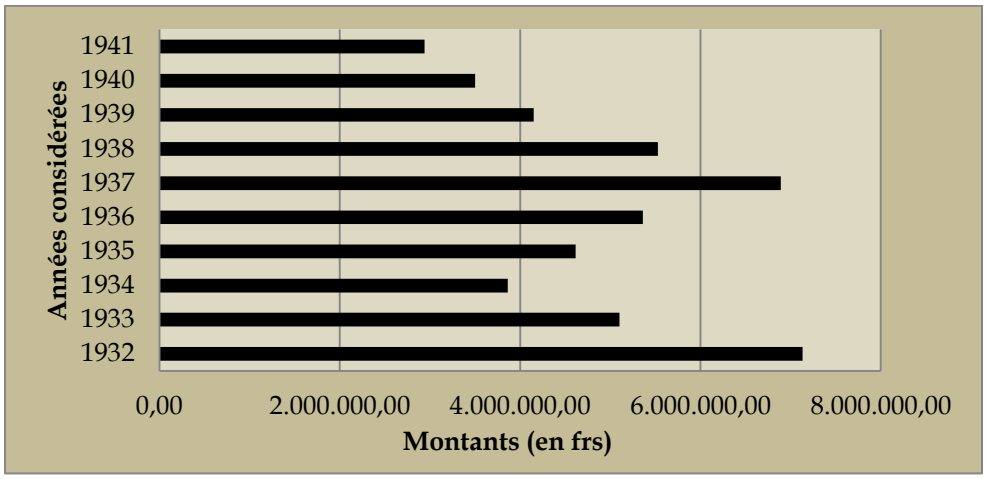
---

[676] L'intention dans ce point est de donner une idée du volume d'investissements alloués aux travaux routiers au Kivu-Maniema pendant la période coloniale, sans en faire une analyse détaillée des crédits alloués aux budgets ordinaires, extraordinaires et aux fonds routiers.

[677] FOSTER, V. et BRECENO-GARMENDIA, C. (éd.), *op.cit*., p. 215.

[678] Nous avons déjà dit que le budget voté par les Représentant du peuple en 1921 accordait 10 millions de francs à chaque province pour une durée de 10 ans.

Fig. 10 : Crédits alloués à la construction des routes (1932-1941)



Source : Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1402, construction des routes.

Trois étapes sont à considérer dans l'évolution des crédits alloués aux travaux routiers au Kivu-Maniema : la première couvre la période allant de 1921 à 1937. Elle connaît une progression constante de fonds dépensés avec un point culminant en 1932. Un recul limité s'observe à partir de 1933-1934, mais la courbe remonte de 1935 à 1937. Globalement, durant cette phase, les investissements sont importants à cause de la spécificité de cette région (relief, forêt, climat, hydrographie, sols et économie, etc.).

La deuxième étape qui va de 1938 à 1948 est celle de la régression des fonds dépensés pour les travaux routiers. Ce reflux s'explique par la Deuxième Guerre mondiale qui pousse les habitants à opérer la reconversion de leur économie. La métropole et les alliés exigent de la colonie du Congo un effort supplémentaire pour leur fournir des produits miniers et agricoles liés aux besoins de la guerre. On se lance alors dans l'agriculture et les mines en délaissant momentanément la construction des routes. En outre, pendant cette période, on accorde plus d'importance aux voies d'eau et de fer qui sont capables de déplacer en peu de temps de gros tonnages. Enfin, la guerre a bloqué certains responsables des chantiers, des entreprises et les privés en Europe et a aussi causé la pénurie de pièces de rechange au Congo.

La dernière période est celle des investissements du Plan décennal. Les principaux axes du Kivu-Maniema sont intégrés dans les axes transversaux appelés à relier les provinces entre elles[679].

Pour Drevet, « *Les premiers travaux routiers font apparaître l'énormité du capital à investir pour assurer la réalisation du Plan Décennal. De leur côté, les transporteurs*

[679] Le Plan décennal prévoyait 292 millions de francs pour 1952, 350 millions pour 1953, 585 millions pour 1954 et 678 millions pour 1955, soit un montant total de 2005 millions en 5 ans dont 738 millions pour les routes du Kivu-Maniema (axes principaux et *feeder-lines*). Voir DREVET, J.F., *art.cit.*, p. 38.

traditionnels, publics et privés considèrent l'essor de la route avec inquiétude. Leur point de vue l'emporte en 1954, les projets routiers sont abandonnés à 80% »[680].

Selon les rapports du Conseil de province du Kivu, le Plan décennal a versé au compte de la province du Kivu, 294 millions en 1952, 350 millions en 1953, 585 millions en 1954, 738 millions en 1955 et 471 millions pour le réseau routier[681].

En somme, les fonds investis dans les travaux routiers au Kivu-Maniema se sont avérés insuffisants pour permettre l'extension et la modernisation de tout le réseau. Les espoirs placés donc au Plan Décennal étaient déçus dans la mesure où les crédits prévus n'étaient pas totalement décaissés.

1.2. Fonds investis dans l'entretien des routes

Plus de deux tiers du Kivu-Maniema sont soumis à une pluviosité abondante durant une bonne partie de l'année. D'où la présence de routes saisonnières. A plusieurs reprises, des glissements de terrain, des éboulements, des tassements sur les talus des remblais à cause de la raideur des pentes, etc. affectent l'assiette des routes. Pour sauver les chaussées, les maintenir en état de praticabilité et assurer un trafic régulier, il faut une action d'envergure dans le domaine de l'entretien[682].

L'expérience prouve également que même en l'absence de tout trafic sensible, l'argent doit être dépensé ne fût-ce que pour empêcher la brousse de reprendre ses droits. Pour G. Feytmans, hormis le coût de la main-d'œuvre, les dépenses annuelles d'entretien sur le réseau routier du Congo belge par rapport au trafic se présentent de la manière suivante[683] :

- Aucun trafic sensible : 1.000 frs/km
- Jusque 10 véhicules/jour : Plus ou moins 5.000 frs/km
- Environ 50 véhicules/jour : Plus ou moins 23.000 frs/km

Jusqu'en 1937, l'argent d'entretien, comme de la construction et de l'amélioration des routes, provenait du budget alloué à la colonie. Au cours de cette année, l'administration coloniale a créé le Fonds routier qui devait désormais financer les travaux routiers.

---

[680] DREVET, J.F., *art. cit.*, p. 38.

[681] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (41)2, 1956, p. 8 et Rapp. Ann (41)3, 1957, p.13.

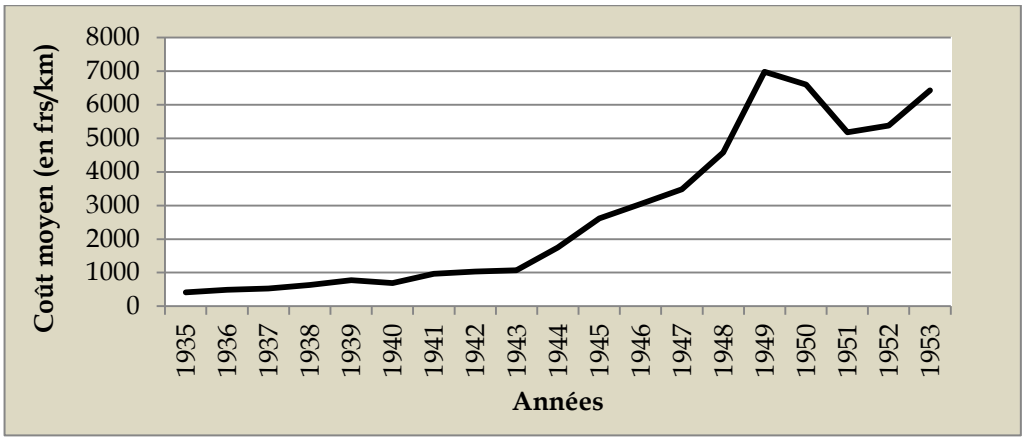
[682] L'entretien de la route est une opération qui a pour objet, sinon de conserver sa plate-forme dans son état primitif, tout au moins de lui rendre ce qui lui a été enlevé par la circulation (roulage) ou par les phénomènes naturels (intempéries). C'est donc un travail qui s'exécute après l'achèvement de travaux de construction de la route. Son but primordial est de maintenir des conditions satisfaisantes de circulation routière et ce, tant du point de vue de la vitesse, de l'économie, du confort que de la sécurité.

[683] FEYTMANS, G., "La rentabilité des routes au Congo belge (Note présentée par M. E.-J. DEVROEY) », in *Bulletin des séances de l'Académie royale des Science coloniales*, Nouvelle série, IV, 2, 1958, p. 493.

1.2.1. Coût moyen kilométrique d'entretien[684]

Voici comment a évolué le coût kilométrique d'entretien routier au Kivu-Maniema de 1935 à 1953.

Fig. 11 : Coût moyen d'entretien d'un km de R.I.G. en francs au Kivu-Maniema de 1935 à 1953



Sources : Bruxelles, Min. AE, A.A., RA/CB (39), RA/CB (194), RA/CB (38), Rapp. ch. 1935-1953.

D'une manière générale, la courbe monte graduellement parce que le nombre de routes augmente, mais aussi, à partir de 1935, on est en plein dans la phase d'extension et d'entretien du réseau routier déjà construit. N'oublions pas non plus qu'en 1935, en 1948 et en 1950, il y a eu reclassification des routes d'intérêt local et des routes privées. Cette politique a augmenté le nombre de routes à prendre en charge dans le cadre de travaux d'entretien et cela a revu à la hausse le budget à y affecter. En 1949, avec le Plan décennal, le coût moyen kilométrique pour l'entretien des routes atteint le sommet, soit 6.982 frs/km. Avec la réévaluation du Plan décennal à partir de 1950, ce taux descend progressivement pour ne remonter qu'à partir de 1952.

Par rapport à d'autres provinces du Congo belge[685], il ressort qu'en 1936, 1948, 1951 et 1953, le Kivu-Maniema possède le coût d'entretien routier par kilomètre le plus élevé de la colonie et pour les deux autres années, 1935 et 1937, cette région occupe chaque fois la deuxième position après Elisabethville. En plus, l'écart entre la province de Costermansville et ses poursuivants directs (55 frs en 1936, 1.351 en 1948, 2.630 en 1951 et 1.880 en 1953 par exemple) est très significatif.

La position qu'occupe la province du Kivu nous semble normale et compréhensible. C'est une nouvelle entité qui est créée en 1933 et dont la mise en valeur commence après celle des autres provinces. Les autorités sont obligées de tout mettre en œuvre pour construire de nouvelles routes et entretenir les chaussées

[684] Le coût moyen d'entretien est calculé en divisant le montant total des dépenses d'entretien de ces routes par le kilométrage de celles-ci.

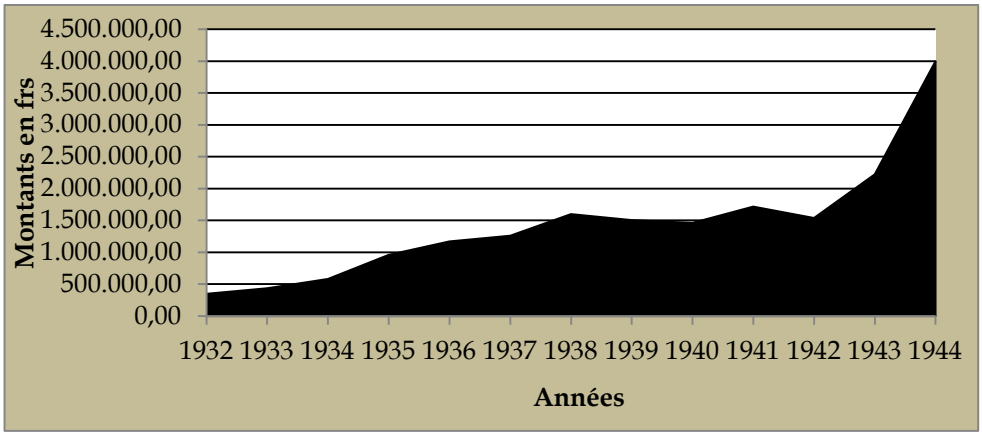
[685] Voir document n° 18 : Coût moyen d'entretien des RIG dans les provinces du Congo belge durant quelques années, annexe, chapitre troisième, p. 24.

existantes. En outre, à la différence des autres provinces, les routes du Kivu-Maniema ne sont que des pistes de portage arabes qu'on doit agrandir et entretenir pour en faire de véritables routes. Ce qui fait que le travail d'élargissement, d'amélioration et d'entretien y est plus important et devait coûter un peu plus cher qu'ailleurs[686].

1.2.2. Subsides alloués à l'entretien des RIG et des RIL

Conformément au décret du 5 décembre 1933[687], l'Etat verse chaque année des subsides aux Administrateurs de territoires (pour les RIG) et aux Chefferies Indigènes (pour les RIL) pour l'entretien des routes. C'est dans ce cadre qu'en 1955, évoquant les subsides alloués à l'entretien des routes, le Ministre des Colonies, Auguste Buissert déclare : « *J'estime ces dépenses justifiées par les répercussions économiques favorables que produira une politique routière cohérente et progressiste et je suis décidé à y faire face* »[688]. Deux ans plus tard, l'Ingénieur Provincial G. Feytmans donne la précision ci-après : « *Les services du Gouvernement Général ont relevé statistiquement que les budgets du Congo réservent 15% à l'entretien des routes, tandis que dans les colonies voisines, cette part est de 30%* »[689].

Fig. 12 : Subsides investis dans les travaux d'entretien des RIG et des RIL



Sources : Bruxelles, A.A., RA(39), RC (194), RA (38), Rapp. ch. 1932-1944.

De 1932 à 1944, de gros montants sont décaissés pour l'entretien des RIG et des RIL du Kivu-Maniema afin de les maintenir en état durant toute l'année. En général, l'évolution des chiffres présentés est positive et normale, malgré quelques

---

686 Selon la Banque mondiale, le coût moyen d'entretien des RIG en 2010 est « *d'à peine 200 $US par kilomètre au Tchad à plus de 6000 $ US par kilomètre en Zambie* ». FOSTER, V. et BRECENO-GARMENDIA, C., (éd.), *op.cit*., p. 210.

687 Voir supra, chapitre deuxième de cette dissertation.

688 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 699, Liasse Brigades d'entretien mécanisé E60, Lettre du Ministre des Colonies Auguste Buisseret datée du 21 août 1955.

689 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 699, Liasse Brigades d'entretien mécanisé E60, Lettre de l'Ingénieur Provincial à l'Inspecteur Royal des Colonies, G. Feytmans Usumbura, le 13 décembre 1957.

légers reflux parce que chaque année, les travaux prennent plus d'ampleur et exigent d'efforts supplémentaires aux entités de base. L'importante ascension de la courbe en 1944 se comprend dans la mesure où, avec la guerre, on a momentanément négligé les routes, ce qui a augmenté les besoins de leur entretien[690].

2. La route, génératrice de recettes

La route génère des recettes à travers les taxes, les impôts et les péages payés par les différents usagers.

2.1. Les taxes et les impôts sur véhicules

La plupart des pays perçoivent des taxes spéciales et des péages pour compenser en partie les dépenses consacrées aux routes. Au Congo belge, depuis l'usage généralisé d'engins de transport routier qui sont aussi à la base de la destruction des chaussées, une question s'est posée : comment faire intervenir les usagers de la route dans la viabilisation et le maintien de celle-ci ? Après réflexion et fort du principe «*celui qui use le plus doit payer plus*», un premier pas vers la solution voie fut franchie : l'imposition des taxes et des péages au passage des pontons, de certains ponts en matériaux définitifs et des bacs, en contre partie des services rendus[691].

C'est dans ce cadre qu'en 1925, les sociétés cotonnières du Kivu-Maniema sont astreintes à payer une taxe cotonnière, un montant à verser (2% par tonne de coton transporté) au service administratif du territoire. L'argent collecté est directement versé dans la caisse routière. Il sert non seulement à l'entretien des pistes utilisées par les transporteurs de coton, mais aussi à l'entretien et à l'amélioration des routes que tout le monde emprunte[692].

En outre, lors de l'assemblée plénière du Conseil du Gouvernement Général tenue à Léopoldville le 8 juillet 1937 et à laquelle ont assisté, entre autres, plusieurs personnalités du monde commercial et industriel, on décide l'instauration d'une taxe minime sur l'essence. Le montant de cette taxe viendrait en augmentation des ressources déjà affectées à l'entretien du réseau routier, au rachat des péages au passage des bacs et à l'amélioration progressive du réseau routier tant d'intérêt général que d'intérêt local[693]. L'Ordonnance-loi du 17 janvier 1938 fixe pour sa part « *le montant de cette taxe à 12 francs par 100 kg indivisibles (poids net), perçue au moment de la déclaration en consommation pour le carburant importé ou à la sortie de l'usine pour*

---

[690] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 820, G. Feytmans, entretien des routes d'intérêt public, 1940-1944. Nous ne parlons pas des routes privées parce qu'elles étaient construites et entretenues par les privés seuls ou en régie avec l'Etat. Toutefois, vers la fin des années 1940, l'Etat colonial avait racheté certaines routes construites par ses partenaires privés.

[691] DEVROEY, E.J., *op.cit.*, p. 102.

[692] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.292, Van Laere, Note pour Monsieur le Chef de service des Travaux publics.

[693] Idem.

toutes les huiles minérales raffinées dans la Colonie »[694]. Cette taxe a rapporté à l'Etat en 1938, la somme de 2.500.000 frs[695]. Il est aussi décidé de faire un prélèvement de 0,5% sur le prix de vente des matières premières destinées à l'exportation et acheminées par la route. Cette redevance permet au Gouvernement provincial du Kivu de disposer d'assez de fonds à affecter au financement de travaux routiers[696].

Parmi les autres taxes payées par les usagers de la route, il faut citer :

- **La plaque minéralogique pour véhicule**. Elle est délivrée par le service des affaires économiques à la demande du propriétaire, moyennant versement d'une somme de 50 frs[697].
- **Le prix du permis de conduire international**. Ce document s'achète au prix de 25 frs au 31 décembre 1931[698]. Cette disposition est revue par l'Ordonnance n° 62/431 du 1er décembre 1954 qui stipule : « *La délivrance du permis de conduire ainsi que de son duplicata est subordonnée à une taxe dont le montant est fixé de la manière suivante : pour le permis de conduire, 200 francs et pour le duplicata, 50 francs* »[699].
- **L'impôt personnel sur les véhicules servant au transport des marchandises**. Cet impôt est institué par le décret du 28 août 1932 qui stipule : « *Pour les véhicules dont le poids, remorques comprises, ne dépasse pas 2000 kg, l'impôt gouvernemental annuel est de 20 frs. par cheval-vapeur jusqu'au 24è cheval et de 30 frs par cheval-vapeur au-delà. Si le poids, en ordre de marche, essence, eau, graisse comprises, dépasse 2000 kg, la taxe est par véhicule et par 100 kg de poids :*

a) *Si les bandages sont pneumatiques : 20 frs ;*
b) *Si les bandages sont creux en caoutchouc ou semi-pneumatiques : 25 frs;*
c) *Si les bandages sont pleins en caoutchouc : 50 frs*

---

694 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 729, Liasse transport 43 : Législation routière, Taxe sur l'essence, Ordonnance-loi du 17 janvier 1938. Voir aussi *Bulletin officiel du Congo Belge*, n° 6 du 15 juin 1938, p. 13.

695 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 699, Lettre du Directeur des Finances au Gouverneur Général, 18 janvier 1939. Bruxelles, Min. AE, AA, *RA/CB*, Rapp. Ann (38)2, Discours du discours du Commissaire Provincial J. Noirot à l'ouverture de la 5e session du Conseil provincial de Costermansville, Bukavu, 1938.

696 Ibid. Au Kivu-Maniema, la traversée du fleuve Congo à Kindu et à Samba ; des rivières Elila et Zalya en territoire de Mwenga, Sange en territoire d'Uvira, Oso en territoire de Walikale, Shabunda, en territoire du même nom, Lueki et Lomami en territoire de Kibombo, etc., était payante.

697 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 729, Liasse transport 43 : Législation routière, Tilkens, A., ordonnance n°125/T.P. du 14 octobre 1933, *op.cit*.

698 Ordonnance-loi portant fixation du prix du permis de conduire international, in *Moniteur Belge*, 20è année, n° 24, du 25 décembre 1931. Bruxelles, Min. AE, AA, *TP.*, portefeuille 512, Note du Commissaire de Province sur dispositions à propos du permis de conduire, Stanleyville, 12 juin 1932.

699 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1003, Cornelis, Vice-Gouverneur Général, Ordonnance n° 62/431 du 1er décembre 1954 relative à la taxation du permis de conduire. Si en 1949 les permis de conduire international et national sont délivrés gratuitement auprès des Administrateurs des territoires ou de leurs délégués, désormais ils s'obtiennent moyennant paiement d'argent au service de l'Etat. Le prix du permis de conduire national est de 25 frs.

L'impôt est réduit d'un quart s'il est prouvé, à la satisfaction de l'Administration, que le moteur du véhicule a plus de quatre ans d'usage »[700].

Cette mesure a rapporté au trésor public de l'Etat 1.691.422 frs en 1932[701], 3.037.926,11 frs[702] en 1937, 3.797.080,88 frs en 1938[703], 430.093,62 frs en 1939 et 465.716,84 frs en 1940[704].

Parlons enfin du péage[705]. Il a pour but « [...] *de faire supporter le coût véritable de l'action à celui qui l'entreprend* »[706]. En France médiévale, les péages routiers étaient toujours la règle sur les grands chemins royaux[707]. En général, les obstacles tels que les cols, les escarpements ou encore les ponts[708], en resserrant le trafic à des points de passages obligés, facilitent le contrôle et permettent une perception optimale du péage. Et pour rentabiliser au mieux la perception, les bureaux de perception sont situés aux croisements des chemins, aux carrefours des routes et à des confluences[709].

Au Kivu-Maniema, certains points de perception du péage sont identifiés. C'est notamment l'entrée des escarpements de Ngomo, de Kabasha et de Mizangara ; la bifurcation de Burhale, le carrefour de Miti, le passage du fleuve Congo à Kindu et à Samba, etc.[710]

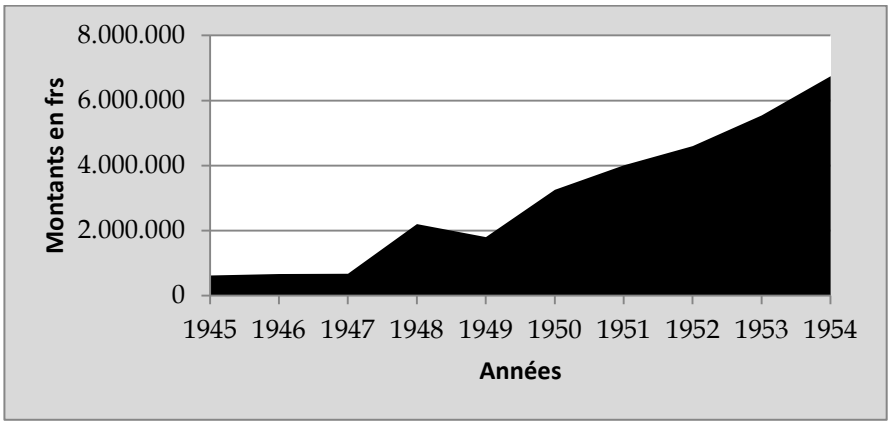
Pour le péage, on exigeait, dans les années 1920 et 1930, le payement de 1 à 2 frs à la traversée d'un pont ou d'un bac[711]. Cette somme s'est avérée insuffisante pour permettre l'entretien du réseau routier. Car, seule une infime minorité de gens était

---

[700] DEVROEY, E. J., « Les routes au Congo belge », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, p. 86.
[701] Rapp. ch. 1932, *op.cit*., p. 33.
[702] Rapp. ch. 1937, *op.cit*., p. 54.
[703] Rapp. ch. 1938, *op.cit*., p. 60.
[704] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Liasse Rapp. Ann (38)4, Compte-rendu du Conseil de province de Costermansville, VIII è Session 1941, p. 21. Dans certaines villes, les taxes urbaines, réglées par arrêtés spéciaux venaient se superposer à la taxe gouvernementale dont il venait d'être question.
[705] Le terme péage a toute une histoire. Il désigne non seulement le droit à acquitter, mais aussi – en un sens plus tardif – le lieu où il était perçu. Selon l'acception du XVIII[e] siècle, le péage est en réalité « *un droit que l'on paie pour emprunter une voie de communication et circuler sur un pont, un chemin, une rivière, etc. Le péage représentait le type de droit à l'état pur sur la circulation, car il taxait le simple fait de passer à un endroit* ». COCHON, A., *Le péage en France au XVIII[e] siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, p. 79.
[706] CARNIS, L., « Le péage est-il la solution aux problèmes de congestion ? Une perspective critique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 2, avril 2002, pp. 310-311, DOI : 10.3917/reru.022.0299 (http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-2-page-299.htm), consulté le 17 octobre 2013.
[707] REVERENDY, G., *op.cit*., p. 21.
[708] MESQUI, J., *Le pont Saint-Nicolas à Saint-Hilaire-Saint-Mesmi, p. 8,* (www.mesqui.net/Articles_ponts/pdf/saint-hilaire-saint-mesmin.pdf), consulté le 20 octobre 2014.
[709] COCHON, A., *art.cit.,* p. 203-204.
[710] KASONGO Henri, témoin cité.
[711] CHALAZIRE Zihimirwe, 80 ans, boy chauffeur, puis chauffeur de la Transkat, interviewé à Bukavu, le 17 avril 2014.

astreinte au payement du péage. C'est pourquoi, l'Etat avait décidé de racheter les péages tout en les intégrant dans les autres impôts[712].

Fig. 13 : Evolution des recettes générées par les taxes sur les véhicules au Kivu-Maniema (1945-1954)



Sources : PROVINCE DU KIVU, *Document … op.cit*., p. 8 ; Bruxelles, Min. AE, A.A., RC(194), (244), (246), RA/CB (38), (39), (40).

La courbe représentant les recettes engrangées est globalement ascendante de 1945 à 1954, à cause du nombre croissant d'automobiles en circulation au Kivu-Maniema. En effet, chaque année, de nouveaux véhicules sont achetés et leurs propriétaires obligés de payer diverses taxes pour circuler en toute quiétude dans la région. Seule une légère décroissance due aux fluctuations du marché d'automobiles, est survenue en 1949.

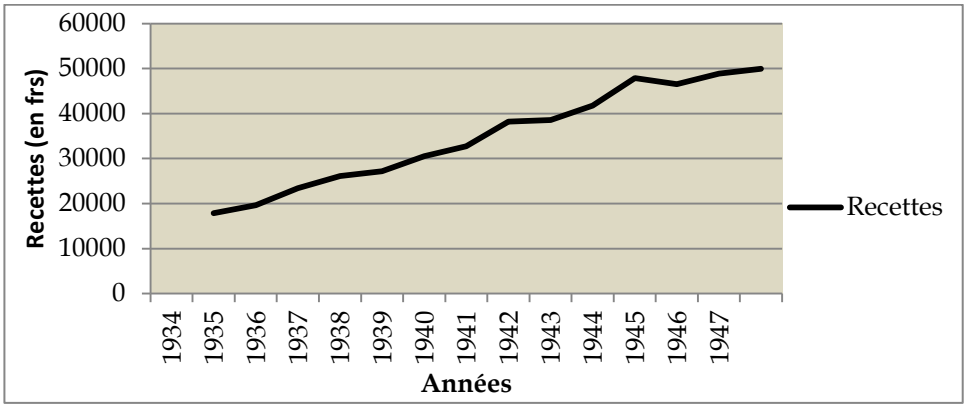
2.2. Les recettes douanières

Les droits de douane forment une partie appréciable des recettes du Congo belge : entre 31 et 42 % (sauf pendant la crise des années 1930 : seulement 16 à 17 % dans la première moitié de cette décennie)[713]. Sans le réseau routier, le Kivu-Maniema serait dépourvu des taxes à l'importation et à l'exportation, ce qui serait un manque à gagner considérable pour la région.

[712] NKUNDO Rushumbagira, 90 ans, ancien juge au tribunal d'Uvira, interrogé à Uvira, le 7 juin 2013 ; RUKATA MIHIGO Thomas, 87 ans, ancien taxateur de l'Etat en territoire de Kabare, interrogé à Bukavu, le 12 mars 2013.

[713] VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et les Congo…, op.cit.,* p. 177.

Fig. 14 : Recettes douanières du Kivu-Maniema (1934-1946)



Sources : Bruxelles, Min. AE, A.A. *RA/CB*, Rapp. Ann (41)2, Rapp. Ann (41)3, Rapp. Ann (41)4.

Les recettes douanières de la province s'élèvent à plus ou moins 25 millions en 1932, 32 millions en 1936, 174.522.642 en 1952 et 3,7 milliards de francs en 1954[714]. Lors de la présentation des recettes douanières de 1941, le Gouverneur J. Noirot a déclaré : « *L'apport de la province de Costermansville au seul titre « Douanes » se chiffre donc pour 1941 à près de 100 millions de francs* »[715]. Et en 1942, il disait au Conseil de la province de Costermansville que « *les 70% de ces recettes de la province proviennent des transactions douanières* »[716].

Le graphique et les chiffres présentés ci-dessus montrent une croissance soutenue des recettes douanières du Kivu. Il faut noter ici qu'il s'agit beaucoup plus des exportations à travers les postes douaniers. Cette politique coloniale est justifiée par Guy Vanthemsche en ces termes : « *Pendant les années 1920-1935, les droits de sortie représentent très peu de chose par rapport aux importations parce que le Gouvernement avait le souci de favoriser la production locale et d'aider les exportateurs de produits congolais à soutenir la concurrence étrangère sur les marchés internationaux. Toutefois,* ajoute-t-il, *à partir de 1935, cette politique est inversée en vue de compenser les effets de la dévaluation du franc congolais* »[717].

Au-delà de ces explications d'ordre général qui intéressent toute la colonie, la situation du Kivu-Maniema semble être particulière. En effet, de 1925 à 1933, les recettes de la *montée* (importation) sont supérieures à celles de la *descente* (exportation) parce que c'est à cette époque que les machines-outils pour la mise en valeur de la région entrent dans la région. Les principaux axes routiers sont en construction. Il était donc difficile de s'attendre à une *descente* bien fournie qui aurait relevé les exportations. En revanche, à partir de 1934-1935, les exportations prennent

[714] Nous n'avons pas repris les recettes de 1952 et de 1954 dans la graphique parce que ce sont les seules que nous avons pu obtenir pour la période allant de 1948 à 1960.
[715] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (38)5, Noirot, J., Discours prononcé à l'ouverture du Conseil de la province de Costermansville en 1942, p. 24.
[716] Ibid., p. 19.
[717] VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et les Congo. …, op.cit.,* p. 177-178.

l'envol. On entre dans la phase d'extension des chaussées. D'autre part, les plantations et les sites miniers commencent à donner les premiers fruits d'un travail harassant. Cette croissante sera appuyée par l'« *effort de guerre* » et la « modernisation » des axes routiers grâce au Plan décennal.

En définitive, au Kivu-Maniema, la route est un mal nécessaire. Elle consomme beaucoup de ressources financières, mais, en contrepartie, elle génère, au travers des transports et d'autres services qu'elle suscite, des fonds importants au profit de l'Etat.

SECTION 7 : L'ENVOL DU SECTEUR TOURISTIQUE

De nos jours, les Etats mettent un accent particulier sur le développement du tourisme qui devient, à partir du XIX^e^ siècle[718], une véritable industrie pourvoyeuse de devises[719]. En Afrique, les pays méditerranéens, le Kenya et la Tanzanie sont autant d'exemples de modes de croissance et de développement économique et social basés sur les performances du secteur touristique[720].

Loin de faire une histoire approfondie du tourisme, cette thèse veut s'appesantir sur la contribution du réseau routier dans le progrès du tourisme au Kivu-Maniema.

1. Les potentialités touristiques du Kivu-Maniema

Le Kivu-Maniema est appelé « *le paradis touristique du Congo belge* ». Cette région regorge d'énormes potentialités touristiques qui ont considérablement

---

[718] PAUCHANT, E., « Le tourisme. Incontournable et mobilisateur », in *Confluences Méditerranée*, vol. 4, n° 63, 2007, p. 71, DOI : 10.3917/come.063.0067, (http://www.cairn.info/revue-confluences-mediterranee-2007-4-page-67.htm), consulté le 28 août 2014. Si le tourisme existe depuis l'antiquité romaine, c'est au 19^e^ siècle qu'est né le tourisme moderne.

[719] C'est le cas du Portugal où le tourisme devient une « industrie » à la fin du XIX^e^ siècle (VIDAL, F., « Faire la ville et pratiquer des lieux. L'histoire du tourisme sur les pas de Michel de Certeau », in *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, vol. 2, n° 23, 2010, pp. 99-115, DOI : 10.3917/rhsh.023.0099 ; (http://www.cairn.info/revue-histoire-des-sciences-humaines-2010-2-page-99.htm), consulté le 22 septembre 2013. En France l'industrie du tourisme a énormément contribué au relèvement de l'économie après la Première Guerre mondiale. A ce propos, P. Chabert écrit : « *Le tourisme est la première industrie qui peut nous permettre au lendemain de la Victoire d'assurer à la récupération de nos pertes et à notre rapide renaissance générale la base la plus certaine et la plus large* ». CHABERT, P., *Le tourisme américain et ses enseignements en France*, Paris, Hachette, 1918, p. IX de l'avant-propos, cité par LARIQUE, B., « Les débuts et déboires de l'organisation officielle du tourisme en France : l'expérience malheureuse de l'Office National du Tourisme (1910-1935) », in *Entreprises et histoire*, vol. 2, n° 47, 2007, p. 80, DOI : 10.3917/eh.047.0073, (http://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2007-2-page-73.htm), consulté le 22 septembre 2013. Quant à Cuba, le développement de son tourisme a eu lieu à partir des années 1920..

[720] FROGER, G., « Le tourisme durable dans les Suds : solution ou mirage ? », *Mondes en développement*, vol. 1, n° 157, 2012, p. 29, DOI : 10.3917/med.157.0029, (http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2012-1-page-29.htm), consulté le 23 septembre 2013.

contribué au financement de son développement économique pendant la période coloniale.

Les potentialités touristiques du Kivu-Maniema sont nombreuses et diversifiées : sur la route de Rutshuru à la Rwindi, à quelque 50 km de Rutshuru, il existe sept sources d'eau chaude « *Mayi ya moto* » dont la température atteint 90°C. D'autres sources thermales se trouvent à Nyangezi, Lubuga, Kamvivira, Katogota, Masuza à Runingu (sur la route Bukavu-Kamaniola-Uvira), Mahyuza à Luhihi (sur la route Katana-Luhihi) et à Kamano II (territoire de Kabambare).

Dans la plaine boisée de la Rwindi, on rencontre une faune très diversifiée et équilibrée : éléphants, buffles, antilopes, phacochères, lions, chacals, léopards, hyènes, lycaons, gazelles, zèbres, rhinocéros, hippopotames, singes, etc.[721], des milliers d'hippopotames le long et aux embouchures des rivières Rutshuru et Rwindi, de même que sur les bords du lac Edouard. Le lac Edouard qui abrite des colonies de pélicans, cormorans, martins-pêcheurs, serpentaires, mouettes, ibis, aigrettes, canards, oies du Nil, flamants roses, marabouts, et même d'hérons blancs juchés sur les grands herbivores, etc., a reçu le nom de « *lac aux oiseaux* »[722]. Les rivières Semliki, Ruzizi et le lac Tanganyika regorgent de beaucoup de crocodiles et d'hippopotames.

Créé en 1925, le Parc National Albert est mondialement connu pour sa chaine de montagnes volcaniques appelées les Virunga dont certaines sont en activité[723]. Ces volcans concurrencent le « *faîte* » du Congo, le Ruwenzori avec son Pic Marguerite (5.119 m) et la chaine des Mitumba qui s'étend du nord au sud jusqu'à Uvira, le Mont Dhanis (1.150 m) en Territoire de Kabambare, ainsi que les monts Kahuzi et Biega, situés en pleine réserve forestière, dernier refuge des gorilles de montagnes[724]. A cela, il faut ajouter les domaines de chasse de Rutshuru, de Kalembelembe, d'Ubwari, de Kibanga, des Watinga, de Kayna, de la Luama[725] et de la Rwindi.

Les lacs Mokoto (Ndalaga, Lukulu, Mbalukira et Mbita) en Territoire de Masisi, le lac Kivu, le plus élevé de l'Afrique avec ses eaux calmes et ses baies pittoresques, et le lac Tanganyika dont les mugissements des vagues interminables fuient vers l'horizon, offrent aux visiteurs un spectacle paradisiaque.

---

721 DUSSART, CH., « Une enfance au Kivu 1953-1957», in *Mémoires du Congo*, n° 25, 2013, p. 19, (http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_25.pdf), consulté le 24 novembre 2014.

722 MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *op.cit*., p. 278-279.

723 Les principaux volcans sont de l'ouest à l'est : Nyamulagira (3.058 m), Nyiragongo (3.471 m), Mikeno (4.437 m), Karisimbi (4.507 m), Visoke (3.711 m), Sabinyo (3.634 m), Gahinga (3.474 m) et Muhavura (4.127 m).

724 KABONYI NZABANDORA, C. et al., « Le Parc National de Kahuzi-Biega (R. D. Congo), patrimoine en péril ? Le secteur « Haute Altitude, situation et perspectives », in *Geo-co-Trop*., n° 35, 2011, p. 1.

725 On avait ouvert un aérodrome à Kamano II, situé près de la Luama pour permettre aux touristes d'atteindre facilement le domaine de chasse. BUYUNI SUMAILI Bernard, 88 ans, ancien enseignant à Kasongo, interrogé à Uvira, le 13 juin 2013.

On peut aussi visiter les escarpements de Ngomo (en Territoire de Walungu), de Kabasha (en territoire de Lubero), de Makengere et de Biraguragu (en territoire de Kalehe) et la plaine de la Ruzizi. Cette dernière donne une vue panoramique splendide sur la forêt de la Kibira au Ruanda-Urundi et sur le moyen plateau du Bufulero. Les localités de Nyangwe, Kirundu, Lokandu, Kasongo, au Maniema, ces sites dont l'histoire reste encore gravée dans la mémoire collective des Congolais et qui rappellent la période des traitants arabes, ne peuvent qu'intéresser les visiteurs avisés. On ne saurait oublier sur ce registre la grotte et la maison de la Reine Elisabeth sur l'île d'Idjwi.

Enfin, une escapade vers les chutes de la Rutshuru et de la Lutumba à Nyamasasa au Nord-Kivu, de Malikya dans les rivières Mutambala et Ndambue en Territoire de Fizi et surtout la visite du musée des Révérends Pères Assomptionnistes à Mulo Sainte-Thérése[726] ne peut que retenir l'attention des touristes.

Au vu de toute la panoplie de sites, Emile Dehoux ne peut s'empêcher de s'exclamer : « *Cette province qui possède un lac merveilleux, des montagnes splendides et un climat de perpétuel printemps devait tenter la noblesse et les gens fortunés ou rentés et tous ceux qui entendent vivre des jours heureux et tranquilles, loin des soucis et des tracas de la vieille Europe et dans la douce quiétude que procure la certitude de ne pas voir pointer un jour les blindés d'un envahisseur* »[727].

Tous ces dons de la nature seraient restés incognito, enfouis dans la jungle congolaise, si un réseau routier praticable permettant de les atteindre sans beaucoup de peine, n'était pas établi. Abondant dans le même sens, J. Haumonté, parlant de l'Afrique française, écrit : « *On discerne néanmoins les prémisses d'un développement touristique en Afrique « noire » française à mesure que les conditions de transport s'améliorent — routes, trains, puis avions* »[728].

2. Facilités d'accueil et de mobilité

Tourisme et transport sont donc deux éléments de mobilité qui entretiennent des relations intimes et complexes[729]. Ils sont tellement liés qu'il est impensable d'envisager l'un sans penser à l'autre. D'ailleurs, l'origine du tourisme de masse est liée à la révolution industrielle, notamment à l'apparition du chemin de fer qui a

[726] Dans ce musée étaient rassemblés, dans les années 1950, de nombreux objets et ustensiles propres aux Wanande.
[727] DEHOUX, E., *op.cit*., p. 36.
[728] HAUMONTÉ, J., *Des ailes pour l'Afrique. Le développement de l'aéronautique en Afrique française coloniale (1945-1960),* Mémoire de Maîtrise, Toulouse, Université de Toulouse-II, 2005, cité par DULUCQ, S., *art. cit*., p. 27.
[729] HUMAIR, C., « Ville, tourisme et transport : la compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy (1869-1914) », in *Entreprises et histoire*, n° 47, 2007, p. 24.

permis d'effectuer des voyages moins coûteux pour un grand nombre de personnes[730].

Il faut noter que jusqu'en 1927, « *rien n'avait été entrepris pour favoriser le tourisme au Kivu* »[731] car l'attention des agents coloniaux était tournée vers la recherche des gîtes de matières premières. C'est seulement en 1931, à l'ouverture de la route de l'escarpement de Kabasha, que l'administration coloniale autorise de faire connaître les possibilités touristiques du Kivu[732]. Cela d'autant plus que le développement du tourisme est conditionné par la mise en place de l'infrastructure hôtelière pour faciliter l'accueil et l'hébergement des touristes. Il s'agit, au Congo belge, des hôtels, auberges, guest-houses, gîtes d'étapes et des privés, ainsi que des maisons de passage construits dans les villages, les centres urbains, les CEC le long des routes d'intérêt général, local et des routes privées[733].

En dehors de l'hébergement, deux autres préalables sont requis pour mieux organiser les excursions : l'accès aux différents sites et le transport des touristes. Au Kivu-Maniema, le déplacement des touristes ne pose aucun problème dès les années 1930. Le Parc National Albert venait de construire une piste carrossable d'une trentaine de kilomètres qui traverse son domaine depuis Kambukabakali (Kasindi) jusqu'au lac Edouard, en passant par Ishango[734]. Plus tard, avec l'accélération de la colonisation, d'autres pistes carrossables sont tracées. C'est le cas des raccordements de Muramba, de Masambo ; de la route Nzenga-Bombe, etc.[735]

En 1935, l'Office de Tourisme est créé à Costermansville avec le concours de la Colonie et du CNKi et en 1937, une performance est réalisée : les touristes peuvent partir d'Elisabethville et atteindre Juba au Soudan anglo-égyptien en auto en passant par Bukama, Kabongo, Kasongo, Kama, Costermansville, Rutshuru, Irumu et Aba[736].

Concernant la mobilité des touristes, à partir des années 1940, il existe des agences de transport des touristes et des agences de location de véhicules à Bukavu, Goma, Beni et Butembo. Parmi les associations qui s'occupent des touristes et qui leur portent secours en cas de nécessité, on peut citer : le Touring Club Royal du Congo Belge (siège installé à Bukavu, il possède des bureaux auxiliaires à Goma et à Kindu), le Royal Automobile Club du Kivu (à Bukavu) ; l'Aéro-Club du Kivu (à Bukavu) et les différents Syndicats d'Initiative (installés à Bukavu, Goma et Kindu). Quant aux agences spécialisées dans le transport des touristes, il faut citer l'Agence

---

730 KIBICHO WANJOHI, *Tourisme et parcs nationaux au Kenya : la ville contre la société rurale locale?*, thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, 2005, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2005/kibicho_w#p=0&a=top), consulté le 13 octobre 2014.

731 CNKi, *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne 1928-1948*, Bruxelles, 1948, p. 30.

732 Ibid., p. 79.

733 Voir document n° 19 : Structures d'accueil des voyageurs situés sur les axes routiers du Kivu-Maniema, annexe, chapitre troisième, p. 24.

734 Goma, Archives de l'ICCN, Dossier routes dans le Parc des Virunga.

735 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, routes des pêcheries.

736 CNKI, *Vingt ans d'activité*, …, *op.cit.*, p. 80.

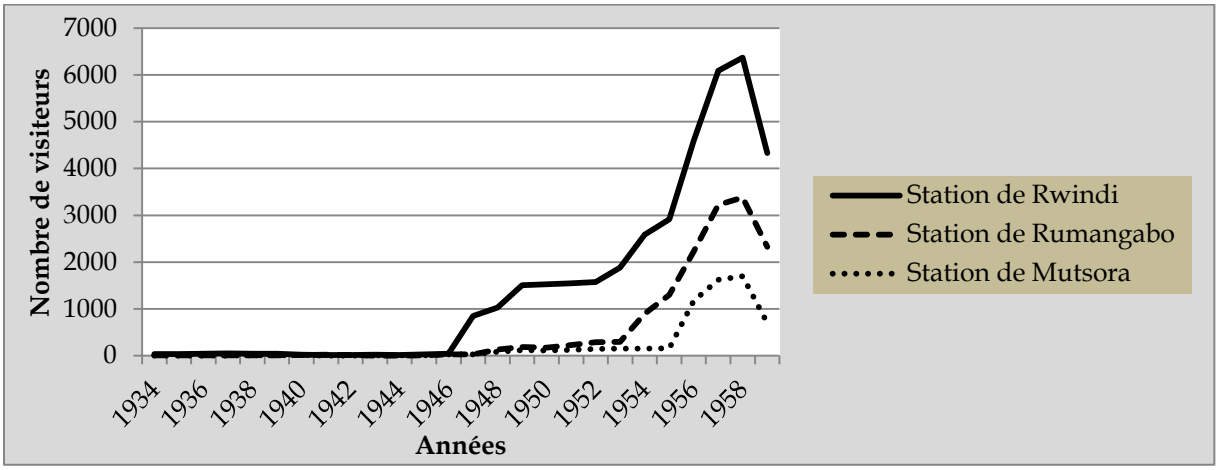
Maritime Internationale (à Bukavu), Central Africa Safaris (à Bukavu), Congo Express et Congo –Tours (à Bukavu et à Goma), Safari Chasse Camera, (à Bukavu), Ingels et Ruwenzori Hôtel (à Mutwanga, territoire de Beni)[737].

3. Circuits des excursions et évolution du nombre de touristes

Les visites des touristes qui arrivent au Kivu-Maniema ne se font pas au hasard. Tout est organisé, programmé et les circuits d'excursion connus à l'avance. Les circuits se font au départ de Bukavu, de Goma, de Lubero et de Butembo sur des routes et des pistes praticables[738].

Au sujet de l'affluence des touristes, voici un graphique élaboré à l'aide des statistiques relevées par le Parc National Albert.

Fig. 15 : Evolution du nombre de touristes au PNA (1934- 1959)



Source: Rumangabo, Archives du Parc National des Virunga, Registre des visiteurs (1934-1959).

Le développement du tourisme au Parc National Albert devient une réalité depuis la création de la Province de Costermansville. Ce progrès est, entre autres, lié à la disponibilité des routes et des moyens de déplacement surtout après la Deuxième Guerre mondiale. Du reste, la forte ascension de la courbe à partir de 1954 peut être comprise, en ce qui nous concerne, par la modernisation des chaussées grâce au Plan décennal. Quant à la régression constatée à partir de 1958, elle serait imputée à la situation politique délétère qui prévaut dans la colonie à cause de la fièvre de l'indépendance.

Le progrès du tourisme au Kivu-Maniema a milité en faveur du choix de Costermansville pour abriter en octobre 1938, le premier Congrès International du

[737] Goma, Archives de l'Institut congolais de la Conservation de la nature (ICCN), *Dossier prise en charge des touristes au Kivu ;* TUSUMBA TALUSUKULA André, 88 ans, ancien agent du domaine de Katale, interrogé à Kiwanja, le 12 juin 2012 ; SELEMANI BUJAGA, 84 ans, ancien planteur de coton, interviewé à Uvira, le 7 juin 2013 ; NTALUBEZYA Maurice, 83 ans, ancien moniteur et Directeur d'école primaire, interrogé à Bukavu, le 17 janvier 2014.

[738] Voir les circuits des excursions, document n° 20, annexe, chapitre troisième, p. 26.

tourisme africain. Au cours de la séance inaugurale de cette rencontre, les délégués de plusieurs pays[739] et les compagnies de transport, ont voté à l'unanimité, la motion suivante : « *Le premier Congrès International du Tourisme africain réuni à Costermansville, conscient de l'importance que représente pour le développement du tourisme africain le faisceau des routes transcontinentales reliant la Méditerranée au Sud de l'Afrique, souhaite voir les associations touristiques intéressées faire des démarches pour que soient entrepris ou poursuivis sans délai l'aménagement de ce réseau de manière à le rendre praticable en toute saison, et son équipement en hôtels, gîtes d'étape, dépôts d'essence, ateliers de réparation, etc.*» [740].

Le congrès a pris la décision d'améliorer le plus rapidement possible la section congolaise de la dorsale africaine de la Méditerranée au Cap. Ainsi, depuis 1938, le Kivu-Maniema est intégré dans le circuit routier Bangassou-Bondo-Buta-Nia-Nia-Irumu-Butembo-Lubero-Rutshuru-Goma-Sake-Costermansville (Bukavu)-Itula-Matala-Kongolo-Kabongo-Bukama-Jadotville (Likasi)-Elisabethville (Lubumbashi)-Sakania-Rhodésie du nord (Zambie), etc.[741]. Une autre liaison plus directe entre le Katanga et le Kivu-Maniema est envisagée. Il s'agit de la transversale Elisabethville-Sampwe-Pweto-Pepa-Baudouinville (Moba)-Lusaka-Albertville (Kalemie)-Kasenga-Lulimba-Fizi-Baraka-Uvira-Costermansville.

A l'issue des travaux, les Congressistes ont pris la route et se sont rendus à Goma pour assister à la coulée des laves qui, depuis janvier 1938, se déversent dans le lac Kivu à hauteur de Sake. La route Goma-Sake est coupée sur 10 km, le village et la mission de Mayutsa sont complètement ensevelis et la baie de Sake totalement bouchée[742].

Pour le Kivu-Maniema, les perspectives de développement du tourisme deviennent, à partir de ce Congrès, merveilleuses. C'est pourquoi, le 22 juillet 1955, une réunion se tient au Cabinet du Gouverneur de la Province du Kivu à l'intention des représentants de l'industrie et des organismes touristiques de Bukavu. Au cours de la réunion, Monsieur De Meyer, Directeur de l'Office du Tourisme du Congo belge et du Ruanda-Urundi, expose les raisons pour lesquelles il croit à l'essor du tourisme au Congo : *«1) L'infrastructure s'est sensiblement améliorée ces dernières années principalement en Province Orientale et au Kivu, 2) L'orientation nouvelle de l'économie nécessite le développement du tourisme. Le développement d'un marché intérieur augmentera*

---

[739] Il s'agit de la Belgique, la France, l'Egypte, la Grande-Bretagne, le Portugal, la Rhodésie du Nord, la Rhodésie du Sud, le Kenya, le Tanganyika Territory et des colonies françaises.
[740] CNKI, *Vingt ans d'activités …, op.cit.,* p. 81 ; DEVROEY, E.-J., *Le réseau routier du Congo belge… », op.cit.*, p. 195.
[741] DEVROEY, E.-J., *Le réseau routier du Congo belge… », op.cit.*, p. 198.
[742] WILLAERT, M., *Kivu … op.cit.*, p. 175.

les échanges, ce qui nécessite à son tour le déplacement des marchandises et des personnes, par conséquent le développement des voies de communication, de l'hôtellerie, etc. »[743].

SECTION 8 : L'ORGANISATION ECONOMIQUE DE L'ESPACE[744]

La politique d'aménagement du territoire privilégie d'emblée la connexion des centres régionaux aux centres politiques et économiques[745]. Dans cette connexion, « *la localisation des activités économiques est largement influencée par la structure et les coûts des transports. Le progrès des transports affranchit l'économie des déterminismes géographiques: la production n'est plus exclusivement dépendante de la seule localisation des matières premières ou des débouchés mais devient fonction d'une série de facteurs de localisation, parmi lesquels figurent au premier rang les possibilités du transport, celui-ci étant d'ailleurs substituable dans une certaine mesure à d'autres facteurs* »[746].

Il est donc clair que la facilité de transport, facteur déterminant dans l'organisation économique de l'espace, est fonction de la disponibilité des voies de communication et des moyens de transport qui les utilisent. Cette idée rejoint la préoccupation de K. Kasay qui abonde dans le même sens quand il écrit : « *L'organisation et l'aménagement de tout territoire, sont actuellement conditionnés par l'infrastructure des voies de communication* »[747].

Au-delà des facteurs infrastructures et transports, Tshund'Olela E.S. ajoute l'industrie. Il soutient que « *l'industrialisation, qu'elle soit intérieure ou extérieure, constitue généralement un élément clé dans l'organisation économique de l'espace qui, elle-même, est fortement influencée par les transports. Ce sont ces derniers qui permettent de mettre en contact les différents marchés locaux, régionaux, nationaux et internationaux. Dans ces conditions, leur impact ne peut être qu'énorme dans le développement et l'orientation de l'activité commerciale* »[748].

L'espace économique du Kivu-Maniema, compte tenu de la répartition de la population, des voies d'accès et de communication avec l'extérieur, peut être subdivisé en quatre bassins économiques homogènes. Dans ces espaces, l'activité

---

[743] Bruxelles, Min. A.A., *T.P.*, portefeuille 512, Routes généralités à partir de 1951, P.V. de la réunion de Monsieur De Meyer et les représentants de l'industrie et des organismes touristiques de Bukavu, Bukavu le 22 juillet 1955.

[744] Voir carte n° 5 : Zones économiques du Kivu-Maniema en 1956, annexe, p. 55.

[745] YEMMAFOUO, A. et al., « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 259, Juillet-Septembre 2012, p. 397, DOI : 10.4000/com.6663, (http:// com.revues.org/6663), consulté le 13 février 2013, p. 395-416.

[746] HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports … », *art.cit.*, pp. 149-150. Olivier Ninot parle dans sa thèse de l'émergence de pôles et de réseaux locaux de transport dans la région de Tambacounda au Sénégal. NINOT, O., *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal,* thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 2003, abstract, (http://www.theses.fr/2003ROUEL499), consulté le 17 octobre 2014.

[747] KASAY, K. L., « Le Kivu, une région éclatée : un problème de transport ou de régionalisation », in *Zaïre-Afrique*, n°166, juin-juillet, août 1982, p. 355.

[748] TSHUND'OLELA, E. S., *op.cit.*, p. 15.

économique gravite autour d'un centre d'attraction, un véritable épicentre, dans lequel se développe un secteur de la vie économique et vers où convergent tous les courants d'échanges venus des environs. Il s'agit des centres urbains qui, pendant la période coloniale, sont devenus de grandes agglomérations abritant une population autochtone et blanche non moins considérable et qui, par le fait même, sont des centres de consommation ou de transit de divers produits.

La plupart de ces nœuds économiques sont des villes frontières qui constituent une rupture dans le continuum spatial autour duquel, avec un minimum de mobilité, l'on bénéficie des régimes qui règnent de chaque côté de la discontinuité[749] . Les villes de Goma, Bukavu, Uvira, sont nées de cela, en tant que points de jonction des voies de communication et de rupture de charge[750], limites avec les colonies voisines ; ce qui suscite une présence accrue des agents de douane, des gardes-frontières.

Ces zones ou bassins économiques peuvent être circonscrites du Nord au Sud de la façon suivante :

1. Le bassin économique du *Grand Nord* autour de Beni-Butembo-Lubero

C'est une région montagneuse où on cultive les produits maraîchers et les cultures de rapport surtout le café, le thé et la papaïne. L'altitude permet la culture des produits tempérés : le blé et l'orge. On y pratique aussi l'élevage de bovins (élevage du type ranch vers Lubero) et une activité minière prospère. D'ailleurs, Butembo est, à partir de 1936, le siège Nord de la Compagnie Minière des Grands Lacs (MGL) qui connait une intense activité économique.

Le bassin du *Grand Nord* est traversé, jusqu'à ce jour, par un axe routier majeur en direction nord-sud, et plusieurs voies secondaires en direction est-ouest. Il est orienté vers Irumu, Bunia et Stanleyville par une route bien entretenue et un trafic routier important exploité par les Vicicongo. Il est aussi ouvert à l'Uganda et au grand port de Mombasa (au Kenya) sur l'océan Indien et vers le sud, sur Rutshuru, Goma et Sake.

2. Le bassin économique de Goma

Le bassin économique de Goma devient florissant grâce à l'expansion de cette ville dans les années 1950. Cette localité est située à la pointe nord du lac Kivu, une bonne ouverture vers le sud auquel il est relié par un axe routier d'environ 200 km. En outre, Goma est le terminus d'une voie routière allant du nord au sud, c'est-à-dire

---

[749] NASSA DABIE, D. A., *Dynamisme d'une ville stimulé par la frontière : l'exemple de Ouangolodougou au Nord de la Côte d'Ivoire*, 2008, p. 4, (https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00261598), consulté le 13 octobre 2014 ; Voir la thèse de NASSA DABIE, D. A, *Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au Nord de la Côte d'Ivoire,* thèse en géographie, Université de Bordeaux 3, 2 décembre 2005, 336 p., (https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00009056/document), consulté le 17 décembre 2014.

[750] Kindu est aussi un point de rupture de charge, mais cette localité n'est pas située à la frontière.

de Stanleyville-Beni-Butembo-Lubero-Rutshuru. Vers l'Est, Goma est ouvert au Ruanda-Urundi, voire le Tanganyika, l'Uganda et le Kenya par un axe routier bien entretenu. Cela permet à cette bourgade d'être en contact permanent avec les ports de Dar-es-Salaam et de Mombasa sur l'océan Indien.

Carrefour de voies de communication routière et lacustre, Goma s'insère, depuis les années 1930, dans les circuits d'échanges économiques avec Bukavu, le chef-lieu de la Province du Kivu, Sake, Rutshuru, Masisi, Walikale et Gisenyi au Ruanda-Urundi. La construction de l'aérodrome de Goma et son grand aménagement en 1945 confère, encore une fois, à cette cité un rôle économique de premier ordre dans le District du Nord-Kivu. C'est la raison pour laquelle Goma supplante rapidement Rutshuru et devient, lors de la réforme administrative de 1950, le chef-lieu du nouveau District.

Cette affirmation est corroborée par Jean Claude Willame pour qui « *la décision d'ériger le Nord-Kivu en district trouve sa source dans l'importance économique que prit la localité de Goma vers 1950. L'implantation intensive du colonat dans la Province du Kivu dans les années 1945-50 et l'extension des exploitations minières dans le Nord-Kivu suscita en effet chez les colons et les sociétés européennes de Goma (Minière des Grands-Lacs) un mouvement en faveur de la séparation administrative entre Goma et Bukavu et ce malgré la proximité géographique de ces deux centres* »[751].

Cette zone économique produit la pomme de terre, la banane, la canne à sucre, les haricots, la patate douce, le sorgho, l'éleusine, etc.

3. Le bassin économique de Bukavu

C'est la zone économique la plus importante au Kivu-Maniema dans la mesure où elle gravite autour de Bukavu, siège des administrations du District du Kivu, puis de la province de Costermansville à partir de 1933. Ensuite, cette zone économique renferme en son sein des centres économiques secondaires d'importance notable comme Uvira (porte d'entrée et de sortie de la province vers le Tanganyika, le Ruanda-Urundi, le Katanga et la Rhodésie du nord ou Zambie actuelle) et Kamituga, siège de la MGL-Sud. Enfin, le pôle économique de Bukavu compte des territoires dont les densités ont toujours été les plus élevées du Congo belge comme Kabare, Kalehe et Uvira. C'est d'ailleurs là que la colonisation agricole a été la plus importante avec une très forte présence des colons blancs.

L'importance de cette zone économique tient aussi au fait que toutes les routes du Kivu-Maniema convergent vers Bukavu. Vers le nord jusqu'à Kalehe et Goma, vers le nord-est jusqu'à Bunyakiri-Hombo-Walikale-Lubutu-Stanleyville, vers l'ouest jusqu'à Mwenga-Kamituga-Kitutu-Kasongo, et Burhale-Shabunda-Kindu, vers le

---

751 WILLAME, J. C., « Les provinces du Congo, structure et fonctionnement, Nord-Kivu, Lac Léopold II », in *Cahiers économiques et sociaux,* Léopoldville, Université Lovanium, IRES, 1964, p. 34.

sud-ouest la route désengorge le Bushi, et s'ouvre vers le sud jusqu'à Uvira-Baraka-Fizi, le Maniema et le Katanga.

Cette zone économique produit le quinquina, le thé, la canne à sucre, le café, le coton, le manioc, le riz, la banane et le poisson pêché dans le lac Tanganyika.

4. Le bassin économique du Maniema autour de trois nœuds : Kindu, Kibombo et Kasongo

Cette zone économique est traversée du nord au sud et de l'est à l'ouest par un réseau routier construit et entretenu en grande partie par des sociétés capitalistes. Elle est ouverte sur Bukavu, sur Stanleyville, sur le Katanga et sur le Kasaï par des axes routiers très fréquentés à l'époque coloniale.

En dehors du réseau routier, le bassin économique du Maniema commerce bien avec le Katanga et la Province Orientale à travers le chemin de fer et le fleuve Congo. Cette zone produit l'or et la cassitérite exploités par une kyrielle de sociétés qui font la fierté de ce District pendant la période coloniale. Les produits agricoles qui y dominent sont le coton, le riz, l'arachide, le café et l'huile de palme.

Il faut noter que tous ces bassins économiques sont reliés entre eux par un réseau routier praticable en toutes saisons qui permet une bonne circulation de personnes et de biens.

CONCLUSION PARTIELLE

Au terme de ce chapitre, il y a lieu de retenir que la route a inscrit son nom parmi les principaux ferments des transformations économiques au Kivu-Maniema pendant la période coloniale. Elle a contribué, à sa manière et en plus d'autres facteurs, à la croissance économique du Kivu-Maniema. Ses effets proximaux et distants[752] sur l'économie sont nombreux et indéniables.

Grâce à la *chaussée coloniale*, les exploitations agro-pastorales, minières et industrielles implantées au Kivu-Maniema sont connectées aux voies de transport de gros tonnage (voies d'eau et de fer) ainsi qu'aux zones de transit et de consommation de leurs produits. En plus, la route facilite l'accessibilité aux différentes entreprises et intervient dans le développement des cultures de rapport, des cultures vivrières, des plantes pharmaceutiques, des plantes à huiles essentielles, des cultures maraichères et des mines. C'est par elle que de nouvelles cultures, de nouvelles espèces d'animaux, de nouvelles techniques culturales et d'élevage sont introduites dans la région jusqu'aux différentes exploitations. C'est également par la route que l'évacuation des produits des champs, des ranchs, des mines et des industries ainsi

[752] Ces qualificatifs sont empruntés de GEIST, H.J., et LAMBIN, E.F., « Proximate Causes and Underlying Driving Forces of Tropical Deforestation », in *BioScience*, vol. 52, n° 2, 2002, p. 143.

que la mobilité du personnel des entreprises et des exploitations sont assurées. C'est enfin par la route que les sociétés minières, agro-pastorales, les entreprises industrielles et artisanales déplacent les machines-outils, les recrues et leur production[753]. Dans le secteur de la pêche, l'apport de la route est significatif. Elle permet aux pêcheries d'approvisionner les centres de consommation en poisson.

Pour mettre en évidence la contribution de la *chaussée coloniale* dans la transformation économique du Kivu-Maniema, nous avons essayé d'établir la corrélation, à travers des graphiques, entre l'évolution de la production agro-pastorale et minière et celle du réseau routier. Et chaque fois, à quelques exceptions près, l'évolution de la production agro-pastorale et minière et celle du réseau routier présentent les mêmes tendances.

Dans le domaine des échanges commerciaux, la *chaussée coloniale* réduit les coûts de transport et permet aux opérateurs économiques d'écouler plus facilement et plus rapidement leur production jusque dans les colonies voisines, voire les ports de Matadi, de Dar Es-Salaam et de Mombasa. Elle donne ainsi, un coup d'accélérateur à l'intégration économique nationale et régionale du Kivu-Maniema. En outre, la route facilite le travail des commerçants ambulants qui peuvent désormais augmenter leur volume de transactions. Elle rend fluide les échanges commerciaux à travers les centres de négoce et les centres commerciaux dont le progrès n'a jamais faibli jusqu'à l'indépendance du Congo.

La présence de la route entraîne également l'expansion de l'usage de différents moyens de transport routier. On est passé des bêtes de bât, aux charriots, aux deux roues et aux véhicules de tous genres et de tous les tonnages. Ces nouveaux moyens de transport ont, à leur tour, renforcé la mobilité des personnes et des biens dans les territoires, dans les centres urbains (par l'organisation du transport en commun à Bukavu notamment), voire entre les colonies de la sous-région (Uganda, Tanganyika Territory, Kenya). La route a ainsi ouvert le Kivu-Maniema au commerce national et régional à travers les trois grands postes douaniers dont il disposait à l'époque coloniale (Kalundu, Bunagana et Kasindi).

Le rôle de la route dans la localisation des activités économiques ne peut être négligé : exploitations agro-pastorales, minières, centres de négoce et commerciaux, industries, garages, stations d'essence, points de vente des pièces de rechange, sites touristiques, etc. sont situés le long des axes routiers praticables en toutes saisons, ce qui entraîne une nouvelle organisation économique de l'espace *kivutien*. Cette organisation gravite autour de grands centres urbains, véritables nœuds économiques vitaux situés aux points de jonction de voies de transport. Là, se

[753] En résumé, les routes agissent en amont et en aval du secteur agro-pastoral, industriel et minier. En amont, elles permettent l'acheminement des moyens de production (tracteurs, camions, machines, intrants, produits finis) des villes vers les zones de production. En aval, elles favorisent l'évacuation de l'output des zones de production vers les zones de transit, de consommation et de transformation.

concentre une population hétérogène assez dense venue de tous les horizons qui s'adonne à diverses activités économiques.

Longtemps considéré comme secteur budgétivore à cause des subsides alloués à sa mise en place et à son entretien, la route s'est progressivement muée en une source de recettes au profit du trésor public à travers les taxes et impôts auxquels étaient astreints ses usagers. Elle a prouvé qu'elle pouvait se prendre en charge pour supporter les charges financières liées à son maintien et à sa modernisation. Elle a aussi montré qu'elle était capable de bien coopérer et de donner du tonus à d'autres réseaux de transport auxquels elle fournissait des biens à transporter.

A travers les services créés en vue de rendre son exploitation efficiente, la route participe au relèvement du niveau socio-économique de la population. Elle contribue à la lutte contre le chômage par la création d'emplois dans les garages, les stations de vente de carburant, dans les établissements de vente de véhicules et des pièces de rechange, dans les diverses entreprises de transport, etc.

En définitive, « *La route et les transports qu'elle génère constituent une force vitale pour l'économie et la société* »[754].

[754] KONE, A., *art. cit*., in KENGNE, F. et TAPE BIDI, J. (dir.), *op.cit*, p. 36.

CHAPITRE QUATRIEME : LA « CHAUSSEE COLONIALE », UN PHENOMENE DE SOCIETE

Pendant la période coloniale, la route a joué un rôle important dans les mutations des sociétés africaines. Dans un article publié en 1976, Semi-Bi Zan[755] affirme que l'infrastructure routière et le chemin de fer sont sources de mutations sociales dans les milieux connectés. Il analyse surtout la mobilité qui, à son tour, entraîne la déstructuration de la communauté coutumière en Côte d'Ivoire pendant la période coloniale.

L'ouvrage d'Henri Nicolaï et Jules Jacques[756] sur le Kasaï (au Congo) aboutit à la même conclusion. En effet, en dehors des considérations purement économiques, ces auteurs montrent comment le recrutement de la main-d'œuvre, les mouvements de populations et la naissance des villages agglomérés en bordure du chemin de fer et des routes affluentes, y ont transformé la société traditionnelle.

Ce chapitre analyse les mutations socio-politiques et culturelles introduites au Kivu-Maniema par la route.Celles-ci s'inscrivent dans le processus de déstructuration et la restructuration de l'espace *kivutien* pendant la période coloniale. Sans doute que d'autres facteurs ont agi pour que ces mutations aient lieu. Mais, nous insisterons beaucoup plus sur le rôle de la route dans ces transformations.

SECTION 1 : RECRUTEMENT DE LA FORCE DE TRAVAIL ET INSTABILITE DANS LES VILLAGES

La question de la main-d'œuvre renvoie inévitablement à la mise en valeur économique[757] des colonies. C'est elle qui doit exécuter les travaux selon les programmes établis par les responsables coloniaux. Concernant l'infrastructure routière, la main- d'ouvre intervient dans toutes les étapes de sa mise en place. Elle se situe en amont comme moyen qui permet la construction des routes. Elle est également présente lors de l'entretien des chaussées déjà en place.

Dans cette thèse, notre but n'est pas de faire une étude systématique sur la main-d'œuvre au Congo en général et au Kivu-Maniema en particulier. Nous voulons simplement comprendre comment le recrutement de la main-d'œuvre pour la route est intervenu dans la déstructuration/restructuration de la société.

---

[755] SEMI-BI ZAN, « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n° 61-62, 1976, pp. 147-158.

[756] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*, 208 p.

[757] SANDERSON J.-P., « Le Congo belge entre mythe et réalité. Une analyse du discours démographique colonial », in *Population*, 55e année, n° 2, 2000 pp. 331-355, p. 335, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-4663_2000_num_55_2_7119), consulté le 17 décembre 2014.

Pour mieux appréhender cette question, il est important de présenter la situation du personnel « qualifié » séparément de celle de la main-d'œuvre africaine.

1. Le personnel « qualifié »

Le personnel « qualifié » concerne surtout les Européens recrutés en Europe ou dans la colonie. Ce personnel a souvent été insuffisant par rapport à la forte demande des chantiers routiers ouverts à travers le Kivu-Maniema. Il était composé d'éléments de diverses nationalités mais les Belges étaient les plus nombreux. C'est ainsi par exemple que parmi les constructeurs de la route Bukavu-Uvira en avril 1923, il y avait l'Allemand Lodes Georges et le Sud-Africain du Transvaal Piennar[758]. On a noté aussi la présence de Grecs et d'Asiatiques, notamment des Indiens et des Pakistanais[759].

Tableau n° 1 : Le personnel « qualifié » recruté pour le service des ponts et chaussées dans la province du Kivu (1950-1958)[760]

Personnel	**1950**	**1951**	**1953**	**1954**	**1957**	**1958**
Ingénieurs	4	3	6	4	8	6
Conducteurs	6	7	12	12	21	9
Surveillants	-	5	-	-	-	-
Contremaîtres	5	12	-	-	-	-
Rédacteurs	11	-	-	-	-	-
Mécaniciens	-	8	23	21	29	-
Dessinateurs	8	1	-	-	-	-
Topographes	3	3	4	4	4	5
Secrétaires	-	1	8	6	6	5
Techniciens	-	-	28	25	27	29
Totaux	**37**	**40**	**81**	**72**	**95**	**54**

Sources : Rapp. ch. 1950, p. 245 ; 1951, p. 298 ; 1953, p. 307 ; 1954, p. 196 ; 1957, p. 300 et 1958, p. 278.

En général, le personnel « qualifié » se veut spécialiste et s'occupe de la direction des travaux routiers. Dans ce groupe, les ingénieurs, les conducteurs de chantiers et les topographes sont les plus importants. C'est pourquoi leur présence est manifeste durant toute la décennie considérée. Le nombre de techniciens et de mécaniciens est plus élevé que celui d'autres catégories d'agents à cause de la présence d'un charroi assez fourni utilisé dans la construction, l'amélioration et l'entretien des routes au Kivu-Maniema.

La plupart des ingénieurs chefs de chantiers maîtrisent la technique et possèdent une expérience appréciable sur les travaux routiers. Certains parmi eux

[758] Bruxelles, Min. AE, AA, *G.G.*, portefeuille 20199, C.D.D. du Kivu, Note sur la route Bukavu-Uvira, Rutshuru le 12 avril 1923.

[759] Les conditions de recrutement et les émoluments du personnel « qualifié » ne sont pas connus.

[760] C'est seulement pour la période de 1950 à 1958 que nous avons pu avoir des données chiffrées sur les recrutements effectués en faveur du réseau routier du Kivu-Maniema. Ces chiffres représentent le personnel technique recruté par an.

sont dépourvus de formation technique et d'expérience adéquate, mais sont armés de la ferme volonté de réaliser une œuvre qui contribuerait, un tant soit peu, à la promotion de la colonie. Ces « autodidactes », véritables *self-made men* formés sur le tas, se sont jetés à l'eau dans les années 1920 et 1930 et ont pu, malgré tout, réaliser un travail de qualité. D'autres par contre, n'ont pas donné satisfaction. C'est dans ce cadre que l'Ingénieur provincial Emile Dangotte, qui venait d'inspecter les chantiers de la route Kindu-Shabunda le 6 juillet 1934, fait le rapport ci-après : « […] *Il est désormais avéré que c'est une nuisance pour un travail routier urgent que de le faire surveiller par une main-d'œuvre blanche sans aptitude technique et sans capacité d'organisation et de direction si nécessaire pour commander un nombreux personnel indigène* »[761].

Les mauvaises prestations du personnel dit qualifié, conducteur de travaux routiers, l'ont poussé à licencier trois agents. A titre d'illustration, voici les appréciations qu'il a faites des prestations de chacun d'eux : « *Le chef de chantier x, agent temporaire a entamé des travaux de déboisement à des endroits non prévus par les plans où il est absolument impossible de faire passer la route. Je l'ai licencié pour incompétence. Mais en quittant, il s'est empressé de désorganiser tout son personnel et de provoquer du mécontentement et des désertions.*

Monsieur y (49 ans), est un chômeur volontaire venu du Katanga où il a laissé sa famille. Il n'a ni aptitudes physiques, ni morales, ni techniques pour la tâche qu'on impose aux chefs de chantiers. Cet homme a fait tout ce qui lui était possible pour regagner le Katanga. Je lui en ai donné l'occasion.

Monsieur z. Chômeur au Katanga avant d'être engagé dans la construction des ponts et ouvrages d'art. Cet agent n'a aucune qualité professionnelle pour mener à bien cette tâche. C'est un homme déjà âgé et dont le véritable métier est mécanicien de locomotive. Je l'ai licencié»[762].

Dans beaucoup de documents d'archives, il est clairement dit que la construction des routes au Kivu-Maniema devait donner du travail aux Belges résidant au Congo. Cette politique est bien exprimée dans la lettre qu'a adressée Auguste Tilkens, Gouverneur Général du Congo belge au Ministre des Colonies le 13 juillet 1934 : « *Revenant sur la question de la désignation, pour les chantiers de la route de Kindu à Shabunda, j'ai l'honneur de vous exposer les raisons de l'utilisation du personnel chômeurs sur les chantiers. Le principal objectif est de construire les routes mettant en valeur la région du Maniema. Il s'agissait en ordre subsidiaire de résoudre le problème du chômage européen, sur lequel il a été fortement insisté, par l'engagement de chômeurs pour les travaux routiers* »[763].

---

[761] Bruxelles, Min. AE, AA., *G.G.*, portefeuille 14.796, Dangotte, E., Rapport d'inspection de la route Kindu-Shabunda, Costermansville le 6 juillet 1934.

[762] Idem.

[763] Bruxelles, Min. AE, AA, *T.P.*, portefeuille 1143, Tilkens, A., Lettre au ministre des Colonies sur le personnel des travaux publics, Léopoldville 13 juillet 1934. Nos sources restent muettes sur le lien entre la montée du chômage qui sévit en métropole de 1929 à 1935 (voir VANTHEMSCHE, G., *Le chômage*

La présence des chefs de chantiers Ingénieurs en « herbes » se justifie aussi par le fait que durant les années 1930, la mise en valeur du Kivu-Maniema est à ses débuts. Par conséquent, les compagnies concessionnaires, leurs filiales et beaucoup d'agents coloniaux spécialistes en construction des routes se trouvent encore dans la phase de l'installation. En outre, il y a la part de la crise économique de 1929, dont les effets sont ressentis aux Congo et qui poussent certains employés au chômage.

Une chose est vraie : la faiblesse technique de la plupart des fonctionnaires européens fut à la base du retard dans l'exécution des travaux routiers dans certains chantiers. Le Gouverneur Général A. Tilkens s'en plaint : « *Les derniers rapports reçus de la province de Costermansville signalaient déjà les inconvénients de ce système : personnel non spécialisé, moindre résistance physique d'éléments ayant séjourné déjà de longues années au Congo et moral déprimé. D'autre part, il résulte des constatations faites par Monsieur l'Inspecteur d'Etat Postiaux, au cours de son récent voyage, que la vigilance du fonctionnaire territorial chargé de la surveillance de ces chômeurs s'est trouvée en défaut* »[764].

Au Kivu-Maniema, le « *problème de la main-d'œuvre* » se pose avec acuité à partir des années 1920[765] lorsque, en plus des exploitations agricoles et minières, la construction du réseau routier requiert l'engagement d'une main-d'œuvre abondante, disponible, docile et bon marché. Le recrutement et l'expédition de cette main-d'œuvre vers divers chantiers ont déstructuré la vie socio-politique des milieux coutumiers en dépit du fait qu'ils ont aidé à résorber le chômage et à allouer un pécule aux travailleurs pour faire face au paiement des taxes et impôts divers.

2. La main-d'œuvre africaine

La question de la main-d'œuvre africaine a traversé toute la période coloniale. Elle a apporté sa contribution au développement du Congo belge[766]. P. Ryckmans, Gouverneur Général, l'a bien compris : « *Ce qu'on appelle au Congo le problème de la main-d'œuvre ce sont trois problèmes distincts* [...]. *Le premier de ces problèmes est celui de la pénurie de main-d'œuvre dans les entreprises européennes. Les effectifs actuels sont insuffisants pour réaliser les programmes présents et projetés* [...]. *Le deuxième problème est*

---

en Belgique. Son histoire, son actualité de 1929 à 1940, Bruxelles, Editions Labor, 1994, p. 51) et l'engagement des sans-emploi dans les chantiers routiers du Kivu-Maniema, mais nous osons croire que l'existence d'un tel lien ne peut être réfutée.

[764] Bruxelles, Min. AE, AA., *T.P.*, portefeuille 1143, Tilkens, A., Lettre au ministre des Colonies … *op.cit.*

[765] En 1929, une commission de la main-d'œuvre fut envoyée dans la Province de Stanleyville. Malheureusement, ayant perdu beaucoup de temps dans les autres Districts, elle ne put visiter le Kivu et le Maniema. COMMISSION DE LA MAIN-D'ŒUVRE AU CONGO BELGE, *Le problème de la main-d'œuvre au Congo. Rapport de la commission 1930-1931*, Bruxelles, Imprimerie A. Lessigne, 1931, 259 p.

[766] COQUERY-VIDROVITCH, C., *art.cit.*, in NDAYWEL E'NZIEM, I. et MUDIMBE-BOYI, E. (éd.), *op.cit.*, p. 31 ; YOGOLELO TAMBWE YA KASIMBA, *L'Administration coloniale du Bulega (1902-1948) ou la destructuration-restructuration d'un espace socio-politique ancien*, thèse de doctorat, inédit, 3 volumes, Université de Lubumbashi, 1976 ; KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *La mobilisation de la force du travail dans le sud-ouest de l'ancien Congo-Belge 1910-1932. Grands travaux d'infrastructure, entreprises commerciales et industrielles*, Thèse de doctorat en Histoire, UCL, Louvain-la-Neuve, 1995, 282 p.

celui du déséquilibre menaçant entre la population productrice et la population consommatrice de vivres : le jour viendra – s'il n'est pas déjà venu – où la population rurale ne suffira plus à nourrir la population [...]. *Le troisième problème est celui de la désagrégation des sociétés coutumières sous l'effet, notamment, de l'exode rural* »[767].

Les Africains sont généralement recrutés comme ouvriers et travailleurs de mines, de plantations, d'industries et de chantiers routiers. Pour ces derniers, le travail exigeait qu'ils quittent leurs villages et aillent vivre dans des abris de fortune qu'ils construisaient dans des camps proches des chantiers. C'est pourquoi, la main-d'œuvre noire destinée aux travaux routiers était classée dans la catégorie 2, c'est-à-dire des travailleurs salariés ne résidant pas toujours dans leurs milieux habituels[768].

2.1. Le recrutement

La procédure de recrutement de la main-d'œuvre employée dans les chantiers routiers n'est pas différente de celle qui concerne d'autres travailleurs Congolais[769]. Selon le décret du 16 mars 1922 relatif au recrutement de la main-d'œuvre, un contrat de travail doit être signé entre « *maîtres civilisés* » et « *indigènes* » en vue de prévenir tout abus en la matière. Selon ce décret, le recruté signe librement son contrat et reçoit un passeport de mutation, un visa avant de passer un examen médical. Il doit être âgé d'au moins 21 ans[770].

En 1925, la commission gouvernementale de la main-d'œuvre indigène recommande que 10% des recrues ne soient pas éloignés de leurs habitations pendant plus de deux jours. Elle autorise le recrutement d'environ 15 % d'hommes valides par les entreprises, à condition qu'ils aient l'occasion de poursuivre leurs activités dans leur milieu de vie[771]. Mais sur le terrain, les choses se passent autrement, surtout avec la crise économique des années 1930.

Au départ, usant de la persuasion, les agents trouvent facilement la main-d'œuvre auprès des chefs coutumiers moyennant, parfois, payement (10 francs par tête[772])[773]. Avec le temps et compte tenu des abus et surtout du fait que ceux qui partaient ne revenaient pas à temps, les Congolais deviennent réticents au

---

[767] RYCKMANS, P., « Réflexions sur le problème de la main-d'oeuvre au Congo belge », in *Bulletin de l'Institut Royal Colonial Belge*, tome XXIII, fasc. 2, 1952, p.3.
[768] Rapp. Ch. 1949, p. 110.
[769] CAYEN A., «La main-d'œuvre indigène au Congo», in *Congo*, vol. 1, n° 4, 1923, pp. 83-93. Il donne beaucoup de renseignements sur le recrutement et les conditions de travail de la main-d'œuvre autochtone.
[770] Décret du 16 mars 1922, in *Bulletin officiel du Congo belge*, 1922, p. 368 sv. Crawford Young analyse en détail ce décret du 16 mars 1922 et d'autres encore relatifs à la main-d'œuvre au Congo belge. YOUNG, C., *Introduction à la politique congolaise*, Bruxelles-Kinshasa, CRISP, 1968, 391 p.
[771] JOYE, P. et LEWIN, R., *op.cit.*, p. 142-143.
[772] MULONGO, F., « Cinquantenaire Anticolonial: le Congo-Belge. L'indépendance du Congo n'est pas un cadeau des Belges ! », in *Radio Réveil FM International*, jeudi 3 décembre 2009 à 21:27 (http://reveil-fm.com/index.php/2009/12/03/536-le-congo), consulté le 9 octobre 2014.
[773] JOYE, P. et LEWIN, R., *op.cit.*, p. 162.

recrutement. Ils répugnent à quitter les villages[774]. Dès lors, le recrutement devient forcé[775].

Très souvent, les jeunes gens étaient capturés à la sortie de leurs huttes pour être acheminés soit au poste administratif, soit au territoire ou encore directement au lieu de travail. Le gros de ceux-ci était composé de gens issus des familles pauvres, des voleurs ou des malfaiteurs. Avec ce système de recrutement, le gouvernement colonial avait instauré un régime de terreur dans la région[776].

Ainsi, au Bushi, perçu comme réserve de la main-d'œuvre à cause de sa forte densité, le quota maximum de recrutement est, en 1930, de 25% par groupement[777]. Pendant ce temps, le Bunande et le Bulega, l'Ubembe et le Bwisha sont vus comme pouvant se suffire pour l'approvisionnement en personnel congolais des chantiers routiers. En revanche, les territoires de Kibombo, Kabambare et Kasongo jouissent d'un régime différent à cause de leur faiblesse démographique. A partir de 1932, on interdit de recruter la main-d'œuvre dans ces territoires[778].

Il faut préciser que le recrutement de la main-d'œuvre au service du réseau routier relève de deux systèmes différents en fonction de la catégorisation des chaussées au Congo. La construction et l'entretien des routes d'intérêt local incombent aux Circonscriptions Indigènes. Les travaux des routes s'inscrivent dans le cadre des prestations exigées des Congolais (corvée, travaux d'intérêt communautaire)[779]. A ce sujet, le Décret du 5 décembre 1933, dispose : « […] *les circonscriptions indigènes sont aussi tenues, mais moyennant rémunération à charge du budget de la colonie,* […] *de participer, dans les limites de leur circonscription, à l'entretien et à l'aménagement des routes d'intérêt général. Toutefois, pour cet aménagement, les Circonscriptions ne sont tenues de fournir la main-d'œuvre nécessaire que dans la mesure où l'autorité territoriale ne trouverait pas de main-d'œuvre volontaire* »[780].

Vers la fin des années 1930, des voix s'élèvent pour stigmatiser le recrutement forcé. C'est dans ce cadre qu'en 1938, le Dr. R. Van Nitsen, l'un des tenants du recrutement spontané, écrit : « *Les engagements spontanés présentent pour l'employeur de gros avantages. Ils donnent une bonne main-d'œuvre, plus satisfaisante de son sort et de bon*

---

[774] KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *op.cit*., p. 5.

[775] AUSTIN, G., « African Economic Development and Colonial Legacies », *International Development Policy*, n° 1, 2010, p. 19, (http://poldev.revues.org/78 ; DOI : 10.4000/poldev.78), consulté le 06 novembre 2014 ; SEMI-BI ZAN, *art. cit*., p. 152.

[776] BUGANDWA NDUSI, 87 ans, ancien commis de l'Etat ; AMISI KILEMBWE, 90 ans, ancien cantonnier et KAHONGYA KAMBALE, 89 ans, ancien ouvrier de la MGL/Nord, interviewés respectivement à Bukavu, le 18 février 2013, à Uvira le 17 juin 2013 et à Goma le 20 août 2013.

[777] Bukavu, Archives des Pères Blancs à la maison provinciale, *Rapports annuels des Pères Blancs,* 1932-1936, p. 294.

[778] Conseil de Province de Costermansville, 1937, p. 10 ; Arrêté n°271/A.O. du 10 novembre 1945, B.A., 1946, p. 114 ; YOGOLELO TAMBWE YA KASIMBA, *op.cit*., p. 213.

[779] Voir à ce sujet, MARCHAL, J., Le *travail forcé pour le rail. L'Histoire du Congo 1910-1945*, Tome 2, Virton (Belgique), Editions Paula Bellings, 2000.

[780] Voir décret du 5 décembre 1933 sur les Chefferies indigènes, mis en application à partir du 1er avril 1935, cité par DEVROEY, E.J., *Le réseau routier au Congo Belge …*, *op.cit*., p. 79.

rendement. Pour cela, il faut une population assez dense dans la région même, c'est-à-dire dans un rayon de 100 à 200 km. [...]. *Le fait de trouver sur place la main-d'œuvre, apporte un autre avantage. Le travailleur local, habitué au climat et à la nourriture qu'il trouvera dans les camps, s'adaptera aisément. Il offre en même temps une plus grande résistance aux maladies endémiques dont il a antérieurement connu les atteintes* »[781].

Il fallait attendre la fin de la Deuxième Guerre mondiale pour que le recrutement forcé de la main-d'œuvre indigène cède la place à « *un régime d'engagement régulier des travailleurs* »[782].

Toutes ces difficultés ont poussé certaines entreprises à aller recruter au loin la main-d'œuvre nécessaire pour faire tourner leurs activités[783]. Il fallait, dans ce cas, envoyer des recruteurs, transporter les recrues de leurs milieux d'origine jusqu'aux lieux de travail. Il fallait également disposer de moyens de transport. Et la route était la voie de communication la plus sollicitée.

2.2. Acheminement des recrues

La route, autant que les voies d'eau et de fer, a joué un rôle important dans le transport de la main-d'œuvre africaine vers son lieu de travail. Ce transport concerne aussi bien les travailleurs routiers que ceux des entreprises minières et agricoles. Parlant du Bufulero, un rapport de 1931 précise : « *Dans le District du Kivu, au Bufulero, la presque totalité des travailleurs est recrutée sur place. Les indigènes provenant de l'intérieur sont acheminés sur les divers chantiers par auto*»[784].

Le transport des recrues à petite et à moyenne distance se fait par auto là où la route est déjà construite. Dans ce cas, un contrat est signé au préalable entre les compagnies concernées par le recrutement ou l'administration et les sociétés de transport[785]. Il s'agit surtout de la Transkat chargée du transport des recrues vers les sites miniers et les chantiers routiers de Mwenga, Shabunda, Pangi, Lubutu et Walikale. En général, les recrues sont embarquées dans des camions en forme de

---

[781] VAN NITSEN, R. (ancien médecin en chef de l'UMHK), « Les sociétés coloniales et la crise de la main-d'œuvre indigène », in *Congo*, t. II, n° 4, novembre 1938, pp. 449-450.

[782] TILLY, P., «Le Congo belge, une colonie modèle en matière sociale ? », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al. (dir.), *L'Afrique belge aux XIXe et XXe siècles : Nouvelles recherches et perspectives en histoire coloniale*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, p. 232. Le nouveau système d'engagement libre et spontané de la main-d'œuvre indigène était instauré pour lutter contre les nombreux abus des colons et des agents de l'administration en matière de recrutement.

[783]

[784] Rapp. Ch. 1931, p. 151 ; Voir le décret de 1922, *op.cit*.

[785] KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *op.cit*., p. 32.

fourgonnette pour empêcher des évasions pendant le voyage[786]. De surcroît, elles ignoraient parfois leurs lieux de destination et la voie suivie pour y parvenir[787].

Les recrues des territoires de Fizi et d'Uvira étaient transportées par route de Kalundu à Bukavu et de ce centre urbain vers leurs lieux de travail. Celles du Nord-Kivu étaient également convoyées par route depuis les territoires de Beni et de Lubero, voire de Rutshuru et de Masisi pour Goma. De là, elles étaient embarquées dans les bateaux de l'OTRACO ou dans des véhicules pour Bukavu, d'où elles atteignaient, par voie routière, les sites miniers, agricoles ou les chantiers routiers. Au Maniema, les recrues des territoires de Pangi, Lubutu, Punia, Kabambare et Shabunda n'avaient d'autre choix que la route, alors que celles des territoires de Kibombo et de Kasongo voyageaient par route ou par voie ferrée.

Le recours aux caravanes de recrues marchant à pied vers leurs lieux de travail est fréquent. Le Comité National du Kivu (CNKi) recourait à ce moyen pour acheminer la main-d'œuvre vers les sites miniers et les chantiers routiers placés sous sa responsabilité.

2.3. Typologie des personnes à recruter

En Afrique du Sud, les colons ont employé dans leurs exploitations les esclaves Khoi khoi dès 1658, puis les enfants après l'abolition de l'esclavage en 1834, et enfin, les ouvriers salariés après la Deuxième Guerre mondiale[788]. Au Cameroun, les Allemands ont imposé une taxe de travail sur la population indigène et utilisé les hommes enrôlés pour construire les routes et les chemins de fer[789].

Au Congo belge, en dehors des hommes valides que l'on recrutait dans les villages, en 1918, le Ministre des Colonies Jules Renkin propose au Gouverneur Général de se servir de la Force publique dans la construction des routes comme cela se faisait dans l'empire romain[790]. Pour le Kivu-Maniema, nous n'avons trouvé aucun rapport qui affirme que cette proposition ait été traduite dans les faits.

C'est plutôt le recours à la main-d'œuvre pénitentiaire qui était courant. En effet, la construction des derniers kilomètres de la route Kipaka-Kibombo a été

---

[786] KABENGWA ORAFE, 83 ans, interrogé à Bukavu, le 17 mars 2013 ; KADINGA André, 82 ans, domestique puis mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 21 mars 2010 ; MUKAMBA BIKELE, ancien chauffeur des Travaux Publics, Brigade routière, route Bukavu-Kamituga, âgé de 78 ans, interviewé à Bukavu, le 21 février 2014.

[787] Au Maniema où il existait depuis le début du XX[e] siècle le chemin de fer, le rapport précité note : « *Du côté du Maniema, tous les travailleurs engagés ou recrutés pour le travail sur place ou à petite distance (y compris les recrues de la Force publique), rejoignent le chantier en caravane, jusqu'à la gare du chemin de fer ou une escale des bateaux de la CFL* ». Rapp. Ch. 1931, p. 151.

[788] LÜTZELSCHWAB, CL., *art. cit.*, p. 47.

[789] ZILTENER, P. et KÜNZLER, D., « Impacts of Colonialism – A Research Survey », in *Journal of World-Systems Research*, vol. 19, n° 2, pp. 290-311, p. 276.

[790] VANTHEMSCHE, G., *Le Congo belge pendant Première Guerre mondiale…, op.cit.,* p. 189.

réalisée grâce à la contribution de ce type de main-d'œuvre[791]. En 1933, le CDD du Maniema témoignait à ce sujet : « *L'achèvement de la route Kipaka-Kibombo (70 km) a été réalisé avec l'aide de la main-d'œuvre pénitentiaire du Maniema. L'avancement, sans être négligeable de travaux, était devenu très faible par suite de l'effectif trop réduit des détenus. J'ai alors décidé d'utiliser des contraints-mitigés pour mener à bonne fin le travail. Cette route constitue un chainon de l'axe routier Albertville-Kasongo-Lusambo-Léopoldville et revêt de ce fait un intérêt particulier* »[792].

On a également retrouvé les détenus dans la construction de la route Kibombo-Lueki, des bâtiments publics et de l'aérodrome de Kalehe en 1938. Comme l'écrivait Noirot, le Chef de la Province de Costermansville au Gouverneur Général : « […] *En effet 150 prisonniers vont être détachés au camp de détention de Kalehe pour l'achèvement de la construction de la plaine d'aviation de Kalehe* […] »[793].

2.4. Evolution des effectifs

Les travailleurs du secteur des voies de communication et des transports faisaient partie de la main-d'œuvre à grande distance[794]. Leur nombre n'a cessé d'augmenter sauf pendant la Deuxième Guerre mondiale pour des raisons d'*effort de guerre*. Ainsi par exemple en 1930, la MGL employait 2880 travailleurs pour l'achèvement de son réseau routier[795]. Nous avons pu glaner quelques statistiques relatives à la main-d'œuvre employée spécifiquement dans les transports au Kivu-Maniema durant la dernière décennie de la colonisation.

---

[791] Cette diminution est consécutive au déplacement de quelques détenus vers la prison centrale de Kindu où la sécurité était plus garantie. LOMENA OKAMBA, 87ans, ancien notable, interviewé à Katako, 17 janvier 2013.

[792] Bruxelles, Min. AE, AA., *RC.*, Rapp. Ann. (39)1, A.T. de Kibombo, Rapport de l'année 1934, … *op.cit.*

[793] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 3592, « Aérodrome de Kalehe », Noirot, J., Lettre au Gouverneur Général, Costermansville le 26 août 1938.

[794] Il s'agit des travailleurs salariés ne résidant pas toujours dans leurs milieux habituels. Rapp. Ch. 1949, p. 110.

[795] COMMISSION DE LA MAIN-D'ŒUVRE AU CONGO BELGE, *Le problème de la main-d'œuvre au Congo. Rapport de la commission 1930-1931*, Bruxelles, Imprimerie A. Lessigne, 1931, p. 239.

Tableau n° 2 : Main-d'œuvre employée dans le secteur des transports au Congo belge (1951-1959)[796]

PROVINCE	1951	1956	1957	1958	1959
Léopoldville	29.159	32.181	28.009	24.656	24.412
Equateur	4.866	7.605	6.902	5.609	5.293
Orientale	8.923	11.981	12.183	11.054	10.304
Kivu	6.705	9.367	9.206	9.145	5.815
Katanga	14.213	21.025	21.531	20.143	19.133
Kasaï	5.262	9.630	7.794	6.880	6.443
Total pour le Congo belge	**69.128**	**91.789**	**85.625**	**77.487**	**71.400**

Source : ROYAUME DE BELGIQUE, Direction des Etudes économiques, *La situation économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi en 1951,* Bruxelles, 1952, p. 65 ; 1957, p. 22. ; 1959, p. 27.

Ce tableau est révélateur d'une certaine réalité. La Province du Kivu occupe la quatrième position en nombre de travailleurs en 1951, 1957 et 1958, après celle de Léopoldville, du Katanga et la Province Orientale. Par contre, en 1956 et en 1959, le Kivu est rétrogradé de la quatrième à la cinquième position, ne dépassant que l'Equateur.

La position du Kivu est compréhensible car, si les voies de communication dont il dispose le désenclavent jusqu'à un certain niveau, leur densité reste inférieure par rapport à certaines d'autres provinces. En outre, hormis les routes qui intéressent les milieux riches en minerais et en potentialités agro-pastorales, les autres voies de communication sont excentrées et limitées.

Au regard de ces explications, il faut noter qu'en 1931, dans le District du Maniema, les recrutements sur place et à petite distance s'effectuent sans difficulté. Par contre, le Congolais manifeste de la répugnance à s'éloigner de son milieu habituel. A cette époque, des travailleurs licenciés retournent chez eux[797]. Par conséquent, s'appuyant sur l'ordonnance du 11 février 1928 qui permet aux entreprises qui le souhaitent d'aller recruter au Ruanda-Urundi[798] confronté aux famines récurrentes, l'administration coloniale est contrainte de recourir aux travailleurs étrangers recrutés au Ruanda-Urundi à partir de 1935[799].

---

[796] C'est seulement pendant cette période (1951-1959) que nous avons pu réunir des chiffres aussi complets que précis sur la main-d'œuvre au Congo belge.

[797] Rapp. Ch. 1931, p. 150.

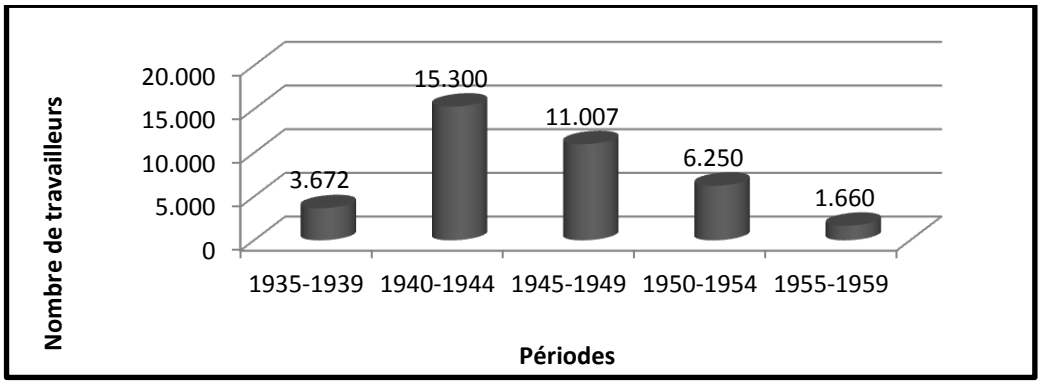
[798] CORNET, A. et GILLET, F., *Albert et Elisabeth …*, *op.cit*., p. 110. Ces auteures montrent comment le roi Albert Ier, naviguant sur le Luapula, semble inconscient des conséquences du recrutement de travailleurs du Ruanda-Urundi par l'UMHK.

[799] L'UMHK avait, depuis le début du XXe siècle, pratiqué la politique de recrutement à longue distance. En effet, ce sont les recrutements de main-d'œuvre au service de l'économie coloniale qui sont ainsi à l'origine de l'implantation de natifs du Kasaï dans le bassin minier du Haut-Katanga. POURTIER, R., *Les refoulés du Zaïre : identité, autochtonie et enjeux politiques*, p. 140, (http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/autrepart/010013211.pdf), consulté le 5 novembre 2014 ; BAKAJIKA BANJIKILA TH., *Epuration éthique en Afrique. Les Kasaïens (Katanga 1961-Shaba 1992)*, Paris, L'Harmattan, 1997, 244 p.

En effet, pendant la période coloniale, on note un mouvement intense de la main-d'œuvre recrutée dans diverses régions se déplaçant vers son milieu de travail. Dans les années 1910, 1920 et 1930, les entreprises du Sud et de l'Ouest du Congo ont recruté des Angolais dans leurs différents sites[800]. Pendant la même période, l'Union Minière du Haut-Katanga a reçu de l'Administration coloniale l'autorisation de recruter la main-d'œuvre au Kivu-Maniema[801].

Au Kivu-Maniema, la main-d'œuvre recrutée dans diverses régions se déplace vers son milieu de travail, singulièrement vers le Territoire de Pangi au Maniema où est installée la Symétain depuis 1928. Ces travailleurs proviennent du territoire de Pangi d'une part et, d'autre part, des autres Territoires du Maniema (Kindu, Kasongo et Kibombo) ainsi que des Territoires du Sankuru au Kasaï (Lusambo, Lodja, Katako-Kombe et Lubefu surtout), des territoires du Nord du Kivu (Walikale, Masisi, Beni et Lubero) et du Ruanda-Urundi[802]. Il en est de même de la MGL qui importe les travailleurs des autres territoires et surtout du Ruanda à partir de 1934.

Fig. 1 : Les recrues du Rwanda arrivées dans les chantiers du Kivu



Source : Bukavu, Archives du Gouvernorat du Sud-Kivu, *Routes*, Recrues du Ruanda.

De 1929 à 1939, la construction des routes atteint la vitesse de croisière au Kivu-Maniema. Les chantiers sont ouverts dans tous les coins et requièrent une main-d'œuvre abondante. Ainsi par exemple en 1929, on utilise 1.000 travailleurs sur le tronçon Piani Lusangi-Kabambare-Niembo (95 km), 500 pour l'entretien de la route Uvira-Kamaniola et 1.500 pour les escarpements de Ngomo. En 1930, les

---

800 KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *op.cit.*, 282 p.

801 YOGOLELO TAMBWE, « Recrutement des travailleurs de l'Union Minière du Haut-Katanga au Kivu-Maniema de 1926 à 1928 », in *Problèmes sociaux zaïrois* , n° 214-215, septembre-décembre 1976, pp. 127-140.

802 BLAZA, O., « Service médical de la société Symétain », in SYMETAIN, *Maniema. Pays de l'étain*, *op.cit.*, p. 269. Suite à tous ces recrutements, les Territoires de Shabunda et Pangi furent fermés au recrutement et à l'engagement pour l'extérieur dès 1937. Bukavu, Archives de la Division provinciale de l'intérieur, *Conseil de Province de Costermansville*, 1937, p. 10 ; Arrêté n° 271/A.O. du 10 novembre 1945, limitant les opérations de recrutement et d'engagement de main-d'œuvre dans le Territoire de Pangi jusqu'au 31 décembre 1947, *B.A.*, 1946, p. 114.

travaux routiers dans le col de Kabasha nécessitent 2.300 travailleurs noirs et 935 en 1931[803].

Ce rythme de travail s'est poursuivi dans les années 1940 quand on commence à parler de l'amélioration des routes déjà construites dans la colonie. Cependant, à partir de 1937, certains esprits clairvoyants attiraient déjà l'attention de l'autorité coloniale sur la crise de la main-d'œuvre qui s'abattrait sur le Congo belge[804]. C'est le cas l'ex-médecin en chef de l'UMHK, le Dr. Van Nitsen qui préconise le recours à la mécanisation des chantiers : « *Pour réaliser une économie réelle, il faut tenir compte d'une série de facteurs, qui tous doivent tendre vers le même but, c'est-à-dire la mécanisation des chantiers et la stabilisation de la main-d'œuvre. La mécanisation réduit dans de fortes proportions les besoins en main-d'œuvre, rend le travail moins pénible et conduit à la formation d'ouvriers spécialisés* […] »[805].

D'autres causes liées à la modicité de « *posho* »[806] et à la précarité des conditions de travail dans les chantiers ont certainement influé sur la crise de la main-d'œuvre au Kivu-Maniema.

2.5. Conditions de travail

Les conditions de travail dans les chantiers routiers du Kivu, singulièrement sur la route des escarpements de Ngomo sont globalement déplorables[807]. Pour soulager un tant soit peu les souffrances des ouvriers, le Décret de 1933 est signé. Il recommande que l'employeur procure à sa main d'œuvre à longue distance un logement, une ration, un salaire, des soins de santé. Un congé est prévu après 7 ans de travaux. Pour les autres travailleurs, l'article 47 du même Décret, précise que « *le travail obligatoire de création et d'entretien de pistes d'intérêt local, doit être compris dans les 60 jours de prestations. Au-delà de cette limite, les autorités indigènes ne pourront plus avoir recours qu'au volontariat dûment salarié. Les dépenses de cet ordre sont imputables aux*

---

[803] Bruxelles, Min. AE, AA., *G.G.*, portefeuille 15.802, Routes CNKi 1929-1931.

[804] Pour le Dr. Van Nitsen, la population du Congo, pour la plupart des cas clairsemée, éprouve des difficultés à s'adapter à certains milieux ; surtout qu'il y a des maladies qui, à cette époque, sévissent à beaucoup d'endroits et causent de ravages importants dans la population. VAN NITSEN, R., *art.cit.*, p.448.

[805] Ibid., p. 449.

[806] Posho : Prime hebdomadaire distribuée chaque samedi aux ouvriers, aux militaires et aux policiers au Congo belge.

[807] Un journaliste belge de passage au Kivu en 1929 ne s'empêche pas d'exprimer son indignation en ces termes : « *Quant à la route Uvira-Bukavu, on travaille sans cesse à l'amélioration. 500 travailleurs noirs, nus comme des vers, les reins ceints d'une liane qui prétend cacher leur sexe, s'efforcent de perfectionner cette artère capitale de la région nouvelle. Mais ils travaillent avec des méthodes rudimentaires. Ils transportent une boue désinfecte que l'on baptise pompeusement de mortier, dans de vieux bidons à essence. Ils répandent le sable parcimonieusement, à la main, comme une ménagère qui met du sucre sur une tarte. Au sommet des cols les plus élevés, on a dressé une potence sur laquelle un nègre, plus ou moins attentif, hisse une vieille touque à ciment qu'il a barbouillée au minimum. C'est ainsi que dans ce pays charmant on évite les télescopages* » WAUTERS, A., *D'Anvers à Bruxelles via le lac Kivu (le Congo vu par un Socialiste)*, Bruxelles, Office de publicité, 1929, pp. 107-108. Voir aussi OMER, P., *art. cit.*, pp. 28-29.

caisses de circonscription »[808]. Cela revient à dire que les travaux routiers imposés dans la limite de 60 jours prévus ne doivent pas donner lieu à une quelconque rémunération. Or, la situation sur le terrain était foncièrement différente. Dans la plupart des cas, ils étaient obligés de travailler près des chantiers en dehors de leurs milieux habituels de vie. Ils partageaient les abris de fortune érigés dans des camps. Assani Bagalwa, un ancien travailleur des plantations employé dans l'entretien de la route Walungu-Nzibira affirme : « *Il n'y avait pas de congé annuel, de paternité ou de décès. Les heures de travail n'étaient toujours pas bien déterminées. On partait au travail très tôt à 5 heures du matin et on en rentrait très tard vers 18 heures. Des fois, nous passions la nuit sur les chantiers lorsque le travail du jour n'était pas terminé à temps. Il y avait tout de même un petit repos de 2 heures entre midi et quatorze heures. Chose grave, un petit retard était sanctionné par une pluie de chicottes. C'était horrible. Les Blancs ne songeaient jamais aux études de nos enfants* »[809].

Dans les camps de travailleurs, il ne faisait pas toujours beau vivre. Le géomètre Quoilin, chargé de conduire les travaux de construction de la route Kabambare-5è parallèle a eu les mots justes pour décrire les conditions de vie sur son chantier : « *Le froid sévit de 8 heures du soir à 7 heures du matin. Beaucoup de travailleurs sont atteints de pneumonie. Trois en sont morts. Précautions prises : appel du matin à 7 heures au lieu de 6 heures ; défense formelle de boire de l'eau du marais ; tout travailleur malade doit se présenter à la visite du matin ; tout malade au repos est visité chaque jour dans sa hutte. Les vénériens et leurs femmes suivent le traitement quotidien jusqu'à guérison complète. Le nombre de malades et blessés soignés du 27 mai au 21 juin 1930 : 524 ; moyenne par jour : 21 sans compter les vénériens. Altitude du camp : 741 mètres* »[810].

La description du camp de travailleurs faite par P. Raucq dévoile à quel point l'usage des routes et des moyens de transport était la condition sine qua non de la réussite de l'exploitation minière au Kivu-Maniema : « *Mais voici un parc émaillé de toits, des files de puissantes voitures se pressent le long des avenues,, des employés s'affairent dans des bureaux, des ateliers bourdonnent ; un hôpital tout proche et plus loin, peut-être, un clocher, un cloître et des cornettes ; tout autour, des villages aux maisonnettes en briques rouges, pimpantes, avec des pagnes en couleurs vives et des enfants dodus ; voici un fouillis de chemins, un lacis de canaux accrochés aux collines, des pans de forêt qui manquent, où s'agitent (lentement) des travailleurs musclés qui s'arrachent ses trésors à une terre féconde. C'est un centre minier, comme il y en a beaucoup, maintenant, entre le fleuve et le Kivu.* […] *Une colonne de camions surgit, modernes globules au long des vaisseaux de terre rouge, évacuant les produits d'antiques sécrétions et se hâtant d'aller quérir de quoi alimenter le nouvel organisme vorace* »[811].

---

[808] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.292, Décret du 5 décembre 1933.
[809] ASSANI BAGALWA, interrogé à Bulera, le 10 août 2009.
[810] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.788, Quoilin, Evolution des travaux route Kabambare-5ème parallèle, M'bulu, le 25 juin 1933.
[811] RAUCQ, P., Notes de Géographie sur le Maniema, Mémoires, IRCB, t. XXI, fasc. 7 et dernier, Section des sciences naturelles et médicales, Bruxelles, 1952, p. 67.

Le comportement de certains coloniaux était également loin de faciliter la tâche aux ouvriers congolais : « *L'industriel et l'Ingénieur, trop souvent encore pressés de produire et de réaliser des bénéfices, s'occupent mal de leurs ouvriers, s'imaginent volontiers que le noir est content n'importe où (camps aménagés) et n'importe comment, pourvu qu'il ait une ration abondante. Combien de fois avons-nous vu amener sur les chantiers des recrues et les mettre au travail alors que rien n'était prévu pour les loger. Combien de fois avons-nous vu, d'autre part, les inspecteurs du Gouvernement, administrateurs, médecins ou substituts, animés d'un zèle intempestif, préconiser ou ordonner des améliorations coûteuses et sans utilité pratique. Toutes ces erreurs aboutissent malheureusement au même résultat : le gaspillage de la main-d'œuvre*»[812].

Le sort réservé aux ouvriers est une des causes essentielles du déficit de la main-d'œuvre au Kivu-Maniema. L'ouvrier ne devait ni s'absenter, ni arriver en retard. Lors de la paie mensuelle, les colons faisaient appel à la police. Tout ouvrier qui s'était absenté au cours du mois était flagellé, voire jeté en prison. En outre, son traitement était rogné. Le même sort était réservé à l'ouvrier retardataire mais, en moindre proportion[813].

Vers 1953, les fouets du jour de la paie disparurent. Cependant, on continua à sanctionner certaines erreurs par des retenues sur salaire et même le blocage pur et simple de tout le traitement[814].

Face à toutes ces exactions, le 24 novembre 1941, une réunion s'est tenue à Bukavu sur la MOI. Au cours de cette rencontre, le Gouverneur s'exprima : « *Les mauvaises conditions faites à la main-d'œuvre locale sont à la base de son état d'esprit défavorable. La persuasion administrative aboutit à énerver l'action des Chefs. Le travail dans certaines concessions et chantiers constitue une corvée, ni plus ni moins. La coutume invétérée du remplacement « bukombozi »* (les libérateurs) *permet sans doute de répartir la corvée mais nuit au rendement. La liberté des conventions devrait assurer ici, comme cela se fait ailleurs, la régularité et la stabilité des effectifs au travail* »[815].

En général, la rétribution du travail des chantiers routiers était dérisoire. Elle dépendait du milieu dans lequel exerçait l'employé. Le traitement journalier variait entre 50 centimes et 1 franc. Ce qui, mensuellement, totalisait à peine 15 à 30 francs si on considère 30 jours de travail par mois. Or, il y a les dimanches, les jours fériés et les ponctions indues opérées sur les salaires des ouvriers. Un rapport établi par le

---

812 VAN NITSEN, R., *art.cit*, p. 488.

813 MULUMEODERHWA KALIMULIMA, 87 ans, interviewé à Nyangezi, le 20 février 2010 ; MBILIZI WALUMONA Emmanuel, ancien cantonnier sur la route Kamituga-Kibe, âgé de 76 ans, interrogé à Kamituga, le 26 décembre 2011.

814 Bruxelles, Min. AE, AA, *AIMO*, Rapp. Ann (73)4, Rapport 1953, p. 17. Information confirmée par MASUHA KAHINDO, informateur cité.

815 WILLAERT, M., *Servir au Congo…, op.cit.,* p. 41.

CDD du Maniema lors d'une inspection des chantiers routiers en 1934, révèle la rétribution de la main-d'œuvre sur les chantiers routiers de la manière suivante[816] :

- Capita surveillant : entre 1,5 et 2 francs par mois,
- Artisans (forgerons, chasseurs, maçons, charpentiers, etc.) : entre 0,5 et 1 franc par jour,
- Travailleur ordinaire ou auxiliaire : 0,50 franc par jour.
- Conducteur d'auto : entre 3 et 4 frs par jour[817].

Pour J. Stengers, les salaires minima sont très bas dans le Kivu-Maniema. Il explique cette situation par le fait que le colonisateur « *considérait que des salaires minima plus élevés auraient mis en danger certaines entreprises européennes, notamment des plantations* »[818].

Il faut dire que les conditions difficiles des ouvriers des chantiers routiers ont poussé certains parmi eux à se soustraire de ces travaux et à tromper la vigilance des agents recruteurs et des chefs de chantiers. D'autres ont élevé la voix pour réclamer de bonnes conditions de travail. C'est ainsi que lors de la visite des chantiers de la route Kindu-Shabunda en 1934, l'Ingénieur provincial Dangotte confie : « *J'ai fait licencier quelques Bakusu qui restaient encore sur les chantiers où ils étaient des causes de troubles et de réclamations* »[819].

Malgré ces conditions, la main-d'œuvre autochtone a énormément contribué à l'établissement du réseau routier au Kivu-Maniema.

3. L'exode rural

Henri Nicolaï considère que l'histoire de l'Afrique est essentiellement celle des migrations, des pérégrinations. Ces mobilités qui ont commencé pendant la période précoloniale, ont été momentanément bloquées par la colonisation, mais se sont poursuivies sous diverses formes. Il s'agit d'abord du glissement spontané (ou imposé) vers les axes de circulation modernes (routes, voies ferrées) qui donne lieu à plusieurs flux : flux des producteurs agricoles vers les marchés des villes et des camps miniers, flux vers les villes, flux de travailleurs vers les centres miniers ou les régions de plantations. Ensuite, glissements à partir de régions très peuplées vers des

---

816 Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, C.D.D. du Maniema, Rapport d'inspection des routes du Maniema, route, le 20 mai 1934.

817 Voir Document n° 1 : Evolution du salaire moyen au Kivu-Maniema (1920-1958), annexe, chapitre quatrième, p. 27 ; Document n° 2 : Tableau indicatif du coût de la vie dans la région du Kivu-Maniema en référence au prix d'une pièce de wax (pagne *kitenge)*, annexe, chapitre quatrième, p 28. Nous avons choisi le pagne comme indicateur parce qu'en général, tous les travailleurs étaient obligés de l'acheter (pour leurs épouses, pour leurs mères, pour leurs tantes, etc.).

818 STENGERS, J., *Congo. Mythes et réalités … op.cit.*, p. 222

819 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Dangotte, E., Rapport inspection des chantiers de la route Kindu-Shabunda, le 6 juillet 1934, *op.cit*.

territoires peu habités pour assurer la mise en valeur de terres neuves. Enfin, flux de réfugiés quittant des régions troublées ou des Etats vers les pays industrialisés[820].

De la même manière, pendant la période coloniale, le travail des chantiers routiers a perturbé la vie des familles et de la communauté villageoise. En général, cette vie trouve son fondement dans le mariage[821] ; institution sociale sacrée à laquelle tout jeune aspire afin de créer une famille qui, à travers la procréation, assure la pérennité de la filiation et la survie du clan.

De 1920 à 1960, le mariage, la famille et le village sont soumis à rude épreuve. La plupart des travailleurs routiers, déjà mariés, abandonnent leurs femmes et enfants pour aller travailler dans des contrées lointaines d'où très peu seulement reviennent[822], car « *Jadis, les hommes qui s'en allaient des villages mouraient en grand nombre sur les routes et dans les camps, ils ne sont plus aujourd'hui perdus mais seulement déplacés. Ils sont ailleurs ; ils n'ont pas disparu* »[823].

Le départ forcé des époux occasionnait souvent la rupture du mariage[824]. Certains travailleurs se remariaient aux lieux de travail ou prenaient des prostituées qui habitaient les camps ou dans les environs. Entretemps, ils laissaient un vide dans la famille, dans le village. D'où l'instabilité de l'épouse et des enfants qui seront respectivement assimilés à la veuve et aux orphelins d'autant plus qu'on ne savait pas quand le mari reviendra.

En outre, pendant le recrutement de la main-d'œuvre, on recherchait surtout des jeunes dont l'âge oscillait entre 15 et 25 ans[825]. Il s'agit là des individus à la fleur de l'âge qui constituent la force vivifiante de la communauté. Par conséquent, on a connu une chute de la production dans les régions où le recrutement de la main-d'œuvre était des plus forts[826].

Suite à cette situation l'AT. Willaert demanda en 1937 qu' « *à Kabare et à Ngweshe la main-d'œuvre soit employée sur place et continue à vivre en milieu coutumier et y faire des cultures. Dans les chefferies du sud, le chiffre disponible chez Nnaluindi (Mubeza) correspond au maximum demandé. Cette chefferie constitue après tout une réserve importante*

---

820 NICOLAÏ, H., « Transition démographique et mobilité de la population en Afrique tropicale », in *Espace, populations, sociétés,* n° 1, 1983, Col. « Objectifs et champs d'étude », p. 64

821 MUHEMU SUBAO SITONE, M., *Naissance et croissance d'une église locale (1896/97 – 1966). Le cas du diocèse de Butembo-Beni au Congo Kinshasa (RDC)*, Thèse de doctorat, inédite, Faculté de géographie, histoire et art, Université Lumière Lyon 2, 1996, p. 86. Au sujet précis du mariage monogamique au Congo pendant la période coloniale, lire PIRON, P., *Le mariage monogamique et le statut familial des Indigènes*, s.l, 1946, 34 p.

822 VANTHEMSCHE, G., « L'empreinte du colonisateur belge sur l'économie congolaise », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, p. 86.

823 RYCKMANS, P., *art.cit.*, p. 9.

824 Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.802, Rapport routes CNKi : camp Kabasha 1930-1931.

825 A propos du recrutement, le Décret du 16 mars 1922 fixe à 21 ans au minimum l'âge de recrutement des travailleurs au Congo belge.

826 NICOLAÏ, H. ET JACQUES, J., *op.cit.*, p. 19.

de main-d'œuvre. Elle produit en outre beaucoup de farine pour le ravitaillement des mines »[827].

Finalement, certaines régions furent fermées au recrutement et à l'engagement aux travaux des plantations, des routes et des mines. Ce sont celles de Rwabika, de Katana et de Kalibanya dont les disponibilités étaient largement dépassées. Par contre d'autres régions restèrent ouvertes au recrutement et à l'engagement. Il s'agit des chefferies indigènes de Kaziba, Luhwinja, Ninja et Nyangezi[828].

En 1939, une série d'arrêtés interdisent tout recrutement ou engagement de travailleurs dans certains villages du territoire de Fizi, dans les territoires de Kibombo, Rutshuru et Masisi, dans plusieurs circonscriptions des territoires de Kindu, Kasongo, Kabambare et Kabare[829]. Dix ans plus tard, l'arrêté n° 192 du 21 avril 1949, complété par les arrêtés n° 384 du 2 août, n° 509 du 24 septembre, n° 608 du 12 novembre et 304 du 22 décembre 1949, limitent les opérations de recrutement et d'engagement des travailleurs indigènes dans la province du Kivu jusqu'au 31 mai 1950[830]. Tout cela donna l'opportunité au Gouverneur de la Province du Kivu de déclarer dans son discours sur la situation de la province devant le Conseil de Province en 1950 : « *Il peut être affirmé que les disponibilités en matière de main-d'œuvre indigène sont au Maniema pratiquement nulles ; en quelques rares endroits il existe un petit nombre d'hommes recrutables pour le travail en milieu coutumier. Au Kivu, la situation est quelque peu différente : certains territoires tels Uvira, Beni, Lubero présentent encore des disponibilités. En d'autres endroits les disponibles théoriques sont par contre largement dépassés* »[831].

La route a contribué à affermir le pouvoir traditionnel. En effet, jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale[832], c'est le chef coutumier qui annonce la corvée, désigne le tronçon routier des RIL à construire, à améliorer ou à entretenir. C'est ainsi par exemple que l'Ingénieur Van Laere, parlant de la route Kama-Shabunda, écrit en 1935 : « *pour la supervision, l'Administrateur du Territoire de Shabunda depuis Pene Misenge sur la Kama jusqu'à Kitutu sur l'Elila. Les chefs Moligi et Longangi sont mis en contribution et dirigent leurs indigènes qui exécutent les travaux d'entretien routier avec satisfaction* »[833].

Tant que les chefs coutumiers collaboraient avec l'autorité coloniale, tout marchait bien. Ils rendaient compte aux agents territoriaux de tout ce qui se passait dans leurs entités. Une situation analogue a été observée dans la région de

---

827 Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis)12, Rapports adressés au CDD par l'AT de Kabare, 1937.
828 *Ibid.*
829 Rapp. Ch. 1939 à 1944, pp. 36-37
830 Rap. Ch. 1949, p. 108.
831 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (39)4, Liesnard, A., Discours devant le conseil de province, XVII^{e} session 2-7 avril 1951.
832 Après la Deuxième Guerre mondiale, l'Etat resserre le contrôle administratif.
833 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1143, Ingénieur Van Laere, Lettre à Monsieur le Commissaire de Province sur la route Kitutu-Kama, Léopoldville mai 1935.

Franceville au Gabon : « *Au niveau administratif, les chefs de terres, de cantons ou de tribus étaient les agents de transmission et de liaison entre le chef de département, le chef de subdivision ou de poste de contrôle administratif et les chefs de villages. D'une façon générale, ils devaient veiller à ce que les villageois et leurs chefs exécutent les obligations qui leur incombaient. Et par la suite, ils rendaient compte au chef de leur département du résultat de leur contrôle. De même, ils dressaient et enregistraient les actes d'état-civil indigène. Dans leurs attributions administratives, les chefs de terres, de cantons, ou de tribus tenaient à jour une liste de recensement, par village, des populations sédentaires et flottantes. Ils devaient aussi apporter leur aide à la confection des listes de recensement établis à l'occasion des opérations de recrutement et présenter les jeunes gens portés sur ces listes devant les commissions villageoises ou cantonales* »[834].

En somme, le pouvoir des autorités coutumières s'est davantage consolidé pendant le recrutement de la main-d'œuvre locale.

SECTION 2 : REGROUPEMENT DE VILLAGES ET INTEGRATION SOCIO-CULTURELLE

L'établissement du réseau routier au Kivu-Maniema a également déstructuré la société à travers le regroupement de villages et l'émergence de nouvelles entités administratives. Il s'en est suivi le brassage de cultures et une intégration socio-culturelle indispensable à un « *mieux-vivre ensemble* » entre différentes tribus.

1. Le regroupement de villages

L'histoire des regroupements de villages permet de saisir en quoi le peuplement fut un enjeu primordial dans certaines colonies africaines, tant en ce qui concerne le contrôle des populations que les politiques mises en œuvre pour «réformer» la situation[835]. C'est ainsi qu'en Côte d'Ivoire, les villages sont regroupés le long du réseau routier avec la création des gîtes d'étapes à la fin des années 1930[836]. A Madagascar dans les années 1920, les villages tanala ont été déplacés le long de la route nationale n° 25 (RN 25) qui relie Fianarantsoa à la côte-est en passant par Ranomafana et de la piste qui connecte Ifanadiana à Ikongo en vue de faciliter la caféiculture[837]. Au Gabon, à la suite de la politique de regroupement de villages

---

[834] ONGALA S. R., *Administration coloniale, chefferie indigène et relations interethniques dans la région de Franceville de 1880 à 1960*, dissertation de maîtrise en Histoire, inédite, Université Omar Bongo, Libreville, 2005, tiré du site web http://www.memoireonline.com/07/09/2236/m_Administration-coloniale-chefferie-indigene-et-relations-inter-ethniques-dans-la-region-de-France4.html (consulté le 16 décembre 2012).

[835] SACRISTE, F., « Surveiller et moderniser. Les camps de « regroupement » de ruraux pendant la guerre d'indépendance algérienne », in *Métropolitiques*, 15 février 2012, p. 6, (http://www.metropolitiques.eu/Surveiller-et-moderniser-Les-camps.html), consulté le 16 décembre 2012.

[836] SEMI-BI ZAN, *art.cit.,* p. 154.

[837] TOILLIER, A. et SERPANTIÉ, G., *art. cit.*, p. 213.

initiée en 1957 par les pouvoirs publics, les populations des anciens villages Masango, établies à la rive gauche de la Wano, ont été drainées sur la route nouvellement tracée de Lébamba-Mbigou[838].

Au Kenya, Chantal Béranger note que « *la comparaison des cartes montre que la population est située plus particulièrement dans un couloir d'une centaine de kilomètres de chaque côté du chemin de fer et de la route principale (soit 200 km). C'est également dans cette zone que sont localisées les cultures commerciales* »[839].

Au Congo belge, le regroupement de villages commence du temps de l'Etat indépendant. Se référant à la situation du Bas-Congo, Sabakinu K. écrit : « *Par ailleurs, l'inauguration en 1882 de la route de portage reliant Vivi au pool Malebo nous semble un premier renforcement des courants d'échanges qui s'effectuaient tout au long du fleuve Zaïre.* [...]. *Une chaîne ininterrompue de stations se transforma, par la suite, en un réseau de postes d'occupation. Cependant, une demande accrue de porteurs et de vivres entraîna un déplacement régulier de la population pour soutenir et entretenir ce trafic* »[840].

Pendant la colonisation, certains villages du Kasaï, très éloignés ont été séduits par les diverses facilités commerciales et économiques de la zone du chemin de fer. La faible occupation de certains secteurs leur a permis de s'y installer sans difficulté[841].

Au Kivu-Maniema, les routes ont entraîné des mouvements de populations et le regroupement forcé ou volontaire de villages. Dans le processus de construction des routes, il est pratiquement impossible de connecter tous les villages au risque d'allonger les distances et de grever les budgets de la Colonie. On s'est aussi rendu compte qu' « *il y a un avantage économique évident à ce que les groupements indigènes viennent s'établir en bordure des routes existantes plutôt que de créer sans cesse de nouvelles pistes pour atteindre les villages les plus reculés* »[842].

1.1. Préalables

En 1923, la mesure de regroupement de villages le long des routes qui étaient en train d'être construites, améliorées ou modernisées, est prise. Son but est de faciliter le recrutement de la main-d'œuvre, renforcer le contrôle administratif et assurer l'ordre et la tranquillité publics. Cette mesure est aussi destinée à promouvoir la mobilité de personnes et de leurs biens ainsi que le brassage de divers peuples. Au

---

838 OKOYE ELINGOU, S., *La théorisation de la dynamique villageoise au Gabon à travers l'analyse particulière de 150 ans de transformations observables au village Issala dans la province de la Ngounié*, Mémoire de Maîtrise, inédit, Université Omar Bongo du Gabon, 2007, (http://www.memoireonline.com/07/08/1249/m_paule-bellonie-du-chaillu10.html), consulté le 16 décembre 2012.

839 BÉRANGER, CH, *op.cit.*, p. 395.

840 SABAKINU, K., « La dynamique de l'espace au Bas-Zaïre », cultures et développement, vol. XI, 2, 1979, cité par KHONDE NGOMA DI MBUMBA C., *BOMA : première capitale de l'Etat indépendant du Congo (1885-1908),* Paris, L'Harmattan, 2005, p. 157.

841 NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*, p. 63.

842 FEYTMANS, G., *art. cit.*, p. 497.

point de vue économique, elle doit faciliter la levée de l'impôt, stimuler la mise en valeur de la région et éviter des zones désertiques non habitées le long des routes[843].

Le regroupement de villages ne se faisait pas au hasard[844]. Le nouvel emplacement du village devait réunir un certain nombre de conditions jugées favorables à la vie des autochtones. En effet, dans sa lettre circulaire qui donnait des instructions et des modalités d'application du décret royal du 10 février 1923 autorisant et organisant le déplacement de villages, le Secrétaire Général du Gouvernement Général instruisait : « *Les nouveaux emplacements seront choisis d'accord avec les intéressés, en tenant compte de leurs croyances, de leurs coutumes, de leurs préférences, de leurs nécessités alimentaires. Il faudra pourtant éviter que les indigènes d'un village déplacé s'installent sur des terres appartenant ou réservées à une autre communauté, à moins qu'un accord avec cette dernière n'intervienne* »[845]. Il s'agissait notamment et surtout de la disponibilité et de la fertilité de terres arables, de la présence de points d'eau, de la salubrité du milieu[846], du gibier, de la position du soleil et de l'orientation des vents[847].

Lorsque ces conditions n'étaient pas réunies ou lorsqu'on ne pouvait pas persuader les populations locales de quitter leurs anciens emplacements au milieu des palmeraies, des bananeraies ou de terres de chasse, on raccordait leurs villages à la route par des embranchements ou bretelles qui n'étaient, dans un premier temps, que de simples pistes[848].

Ces exigences ne posaient généralement aucun problème. P. Raucq confirme : « *Le site le plus courant pour les villages est une aire plane à la croisée d'une piste et d'une petite rivière assurant l'alimentation en eau de consommation et de toilette. Comme l'indigène n'est pas très difficile pour la qualité, cette exigence est facilement réalisée en région*

---

[843] *Ibid.*

[844] En 1945, le Conseil de la Province du Kivu note que l'opération regroupement de villages n'a pas réussi surtout au Bushi où la population est très attachée à sa bananeraie. Voir CONSEIL DE PROVINCE, *op.cit*, 1945, p. 73, Bruxelles, Min. AE, AA., *AIMO*, Rapp. An (120 bis)12, diverses correspondances sur le regroupement de villages.

[845] Bruxelles, Min. AE, A.A., *A.I.*, portefeuille (1403) 1/C : Postiaux, H., Circulaire relative au déplacement des villages indigènes pour motif d'hygiène (Décret du 10 février 1923). Cette circulaire faisait mention du dédommagement des déplacés, sans en faire une obligation : « *La question des dédommagements à payer éventuellement aux indigènes, obligés d'abandonner une installation pour se fixer ailleurs, a été soulevée au cours de l'examen du décret du 10 février 1923. Celui-ci ne formule, pour l'indemnisation, aucune règle impérative, mais il reste évidemment entendu que les autorités locales auront à apprécier, dans chaque cas particulier, ce que recommande l'équité* ».

[846] « *Des villages regroupant les habitations actuellement isolées parcelle par parcelle sont envisagées mais ils ne seront réalisés :*

- *Qu'après établissement d'un point d'eau au lieu même du village,*
- *Qu'après établissement des cultures de manioc à brève distance de ce point,*
- *Que sur demande des intéressés* ». Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI*, portefeuille n° 21, Regroupement de villages.

[847] OKOYE ELINGOU, S., *op.cit*.

[848] DEVROEY, E.J., *Le réseau routier au Congo belge ... op.cit.,* p. 40.

équatoriale, même sur la courte distance dévolue à front de route à chaque village par la politique coloniale »[849].

1.2. Processus

Deux types de regroupement ont été constatés : le regroupement forcé et volontaire. Durant la première étape, les populations dites enclavées, parce que situées en dehors des axes routiers, sont incitées - et même souvent obligées - d'abandonner les terres ancestrales, souvent fertiles, pour aller s'installer le long de ces axes routiers[850].

A ce sujet, un rapport AIMO de 1932 sur la route Nyangezi-Kamituga, on peut lire : «*Lors de la tenue à Kitutu du Conseil politique de la chefferie des Wamuzimu le 1er décembre 1934, le grand chef Longangi établissait déjà le projet de la construction des villages le long de la route. Il exhortait à cette occasion la population autochtone de sa juridiction à se regrouper le long de la route Bukavu-Kasongo*»[851].

En 1934, en chefferie de Luhwinja, une « *promenade militaire* » procéda au regroupement des huttes dispersées en villages et à l'amélioration des pistes[852].

En 1940, en territoire de Shabunda, des déplacements de populations sont réalisés en vue de peupler la région de Kasese où devait s'ouvrir d'importantes exploitations de cassitérite. 700 familles originaires de diverses régions de Shabunda ont été installées sur la route Shabunda-Kasese[853].

Parlant des travaux de modernisation de la route Kindu-Bukavu, spécialement de la section entre les km 205 et 217 à partir de Kindu, un responsable de Centrorga-Congo note en 1953: « *La région est désertique, mais montre l'emplacement de nombreux villages abandonnés, ainsi que des défrichements de cultures. La population de cette région a été transférée le long de la route existante, lors de la construction de celle-ci. Il est à présumer que l'administration transférera certains de ces villages le long de l'axe routier*»[854].

---

[849] RAUCQ, P., *art. cit.*, p. 62.

[850] KIMENA K. K., *op.cit.,* p. 837. C'est le cas de Shabunda, chef-lieu du territoire du même nom situé à mi-chemin environ entre Bukavu et Kindu. Autrefois, la population de cette contrée vivait éparpillée dans la forêt ; plus tard, dans les années 1930, elle a été groupée le long des routes qui relient le Kivu au Maniema vers Kindu et Kasongo. KABOYI, T. (Mgr), *Les étapes historiques du diocèse de Kasongo 1903-2005*, Bukavu, Kivu-Presses, 2005, p. 98. Souvent, ces populations attachées à leurs terres, ne comprenaient pas pourquoi on exigeait d'elles de les quitter pour aller habiter ailleurs où elles n'avaient aucun encrage coutumier.

[851] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis)10, Rapport du Conseil de la Collectivité Indigène Wamuzimu du 1er décembre 1934 à Kitutu. Le déplacement forcé des villages vers la route serait officiellement terminé en 1952 (voir SYMÉTAIN, *op.cit.*, p. 17).

[852] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis)10, Rapport annuel Province du Kivu, 1934, p. 12-13.

[853] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis) 16, Rapport annuel Province du Kivu, 1942, p. 8.

[854] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 529, Centrorga-Congo, Note K.C. 1022 Axe routier Kindu-Bukavu, Section km 205-217 à partir de Kindu, 1953.

Concernant le déplacement volontaire, il faut dire que certains peuples du Kivu-Maniema abandonnaient de leur propre gré leurs milieux ancestraux pour aller s'installer le long des routes. Dans ce genre de déplacement, ce sont généralement des sujets isolés qui quittent leurs villages situés parfois à des centaines de kilomètres du nouveau site d'installation. Petit à petit, les campements de fortune qu'ils construisaient se muèrent en grands villages agglomérés

L'Ingénieur Van Leeuwen en explique sur quelle base s'effectue ce déplacement volontaire. Il prend le cas du chemin de fer du Congo belge : « *Quelle belle preuve nous fournit la Colonie de l'attrait qu'exerce sur l'être humain une voie de communication : tous ceux qui ont connu les abords des lignes de chemin de fer au moment de leur construction sont frappés aujourd'hui à la vue des nombreuses populations qui sont venues spontanément s'établir le long des lignes* »[855].

Le cas des Pygmées *baka* du Sud-Est Cameroun constituent un bel exemple à ce sujet. Au tournant des années 1960, attirés par l'aura de la chaussée, les *Baka* se regroupent massivement en bordure des routes et adoptent l'agriculture[856]. Ils sont venus par petits groupes et se sont sédentarisés. Aujourd'hui, ils sont devenus visibles, dénombrables et agriculteurs comme d'autres groupes humains de la région[857].

Au Kivu-Maniema, les villages des Bafuliru situés actuellement le long de la route Kamaniola-Uvira n'étaient pas tous là entre 1921 et 1925. La plupart des habitants de ces localités se trouvaient dans le Moyen plateau autour de Lemera, chef-lieu de la chefferie des Bafuliru. Ils ont dû immigrer à cause de la culture du coton et de la route vers la Plaine de la Ruzizi[858]. Aujourd'hui, il existe tout un chapelet de petits villages le long de cet axe routier.

En 1927, l'administration coloniale signale que « *Dans l'Ubembe, l'émigration continue vers les centres installés sur le lac Tanganika : Albertville, Usumbura, Uvira. Environ 1.000 familles ont ainsi quitté leurs foyers* »[859].

En 1934, l'administration a endigué la tendance des autochtones du Secteur Warega nord à s'installer le long de la nouvelle route Kindu-Shabunda et réglementé, par étapes, ces déplacements spontanés qui risquaient de perturber l'activité agricole de cette entité[860].

---

[855] VAN LEEUWEN, L., « La question des Transports au Congo ... », *art. cit.*, p. 34.

[856] LECLERC, CHR., *En bordure de route : espace social, dynamisme et relation à l'environnement chez les pygmées Baka du sud-est Cameroun*, Thèse de doctorat en ethnologie, Université de Paris 10, 2001. (www.theses.fr/2001PA10015*) consulté le 14 octobre 2014.*

[857] LECLERC CHR., *L'adoption de l'agriculture par les Pygmées Baka et continuité structurale du Cameroun. Dynamique sociale et continuité structurale,* Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p. 18.

[858] JABE BOYA, 91 ans, paysan, interviewé à Runingu, le 8 juin 2013 et NKUNDO RUSHUMBAGIRA, témoin cité.

[859] Rapp. Ch. 1927, p. 97.

[860] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis)10, Rapport annuel Province du Kivu, 1934, p. 12-13.

1.3. Conséquences

Certains peuples ont profité de la nouvelle voie de communication pour essaimer davantage la région. C'est le cas des Baluba du Kasaï qui ont trouvé dans le rail un moyen d'expansion alors que d'autres tribus (le cas des Bakuba notamment) se repliaient sur elles-mêmes et n'ont pu bénéficier des avantages qu'offrait le chemin de fer[861].

Le déplacement volontaire de populations n'était pas toujours du goût de toute la hiérarchie politique et administrative du Congo belge. Dans une lettre du 1er décembre 1928 au Gouverneur Général rédigée par un responsable politique qui a gardé l'anonymat, on peut lire : « *Lorsque les indigènes se déplacent volontairement c'est que le profit matériel ou moral qu'ils peuvent retirer du déplacement est plus important à leurs yeux que les avantages qu'ils délaissent. S'ils méconnaissent leur véritable intérêt, ils en sont seuls responsables. Dans l'intérêt des indigènes comme dans celui de l'ordre public, l'autorité doit s'opposer aux déplacements volontaires des indigènes. Certes, elle ne peut agir qu'avec prudence ; les habitudes séculaires des populations, leurs méthodes actuelles de cultures, leur mentalité doivent entrer en ligne de compte. Il faut éviter de provoquer chez eux une série matérielle ou morale, et ce n'est que progressivement que l'action doit s'intensifier* »[862].

Ce type de discours qui soupçonne les Congolais de préparer des coups bas qui porteraient atteinte aux fondamentaux de la politique coloniale était courant durant la période coloniale. A partir des années 1930, l'administration semblait être dépassée par l'afflux des gens sur les axes routiers. En outre, on a constaté une rapide densification de la population le long des axes routiers, ce qui occasionne la réduction des terres arables et l'anthropisation des forêts[863].

Dans la plupart des cas, il était conseillé que la route ne passe pas au milieu du village pour éviter les accidents. Cependant, lorsque le village était situé en bordure de la route, il fallait le préférer d'un seul côté de celle-ci et qu'il se développe sur une perpendiculaire qui s'en détache[864]. Toutefois, certains villages sont restés réfractaires à cette disposition. C'est le cas des Bakumu du Territoire de Walikale[865].

Voici la description que fait P. Raucq de nouveaux villages situés le long des axes routiers : « *Les Bantous refoulés des savanes s'y sont repoussés par les arabes et, dans la*

---

861 NICOLAÏ, H. et JACQUES, J.,., *op.cit.*, p. 54.

862 Bruxelles, Min. AE, A.A., *A.I.*, portefeuille (1403)1/C, Anonyme, Lettre du 1er décembre 1928 sur le déplacement des villages indigènes par voie d'autorité.

863 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 530, Lettre de l'Ingénieur Dangotte au CDD du Maniema, Kindu, 15 août 1930.

864 DEVROEY, E.-J., *Le réseau routier au Congo Belge… , op.cit.*, p. 40.

865 Lors de nos descentes sur le terrain, nous avons constaté que les différentes dispositions des cases décrites ci-dessus dans le cas d'habitat regroupé, ont été suivies. Toutefois, la disposition des cases de part et d'autre de la route est la plus répandue au Kivu-Maniema. Par contre, dans certains coins du Kivu montagneux où l'habitat est dispersé, chacun dispose sa case dans sa bananeraie, généralement loin de la route.

mesure où ils leur avaient résisté, ils ont accueilli les Européens en libérateurs. Ceux-ci les ont condensés dans les galeries relativement étroites le long des routes et de certaines pistes : revanche de la forêt, qui doit ainsi reprendre avec le temps son aspect primitif, tandis que des couloirs anastomosés deviennent peu à peu des bandes continues de cultures et de jachères. Les villages s'y égrènent, plus aérés, plus géométriques. Et les champs de plus en plus vastes dont commencent à se dessiner les contours rectilignes sont couverts de récoltes jusqu'ici inconnues avec de moins en moins de mélanges et de vestiges forestiers »[866]. Du point de vue socioculturel et politique, les routes et regroupement de villages ont entrainé le brassage de populations.

Toutes les populations n'étaient pas prêtes à quitter leurs terres pour les villages agglomérés. Au Bushi par exemple, les habitants ont construit des huttes sur l'axe routier Kaziba-Luhwinja, mais laissèrent familles et biens aux villages[867]. En 1945, le Conseil de province de Costermansville constate l'échec du regroupement de villages. Parmi les raisons, on cite la nécessité de beaucoup de temps et d'un personnel nombreux pour une bonne sensibilisation, des problèmes sanitaires, l'abandon des villages regroupés par les autochtones qui préfèrent retourner dans leurs bananeraies pour protéger leurs récoltes contre les pillards, l'opposition irréductible des notables, etc[868].

En définitive, le regroupement forcé ou volontaire des villages le long des axes routiers a entraîné des mutations sociales notables au Kivu-Maniema.

2. Emergence de nouvelles entités administratives et développement de la prostitution

Depuis l'époque romaine jusqu'à nos jours, les voies de communication ont été de puissants catalyseurs de la naissance de grandes agglomérations, des villes, à cause de la facilité de mobilité et d'échanges qu'elles offrent[869]. Elles ont contribué à faire des villes des « *pôles d'attraction, des lieux de brassage culturel et d'inventivité vers où convergent femmes et hommes, idées et pratiques ; et d'où se diffusent, par des canaux divers, des innovations, de nouvelles façons de faire ou de penser* »[870].

Parlant du réseau urbain au Congo belge, Léon de Saint Moulin, écrit : « *La caractéristique de ce réseau urbain ancien est son étroite dépendance à l'égard des voies fluviales et des chemins de fer qui les complètent. Si on ne considère pas le Shaba (Katanga actuel), qui est un pays de plateaux, toutes les circonscriptions urbaines, sauf trois, se trouvent sur des cours d'eau ou des voies ferrées. Les exceptions sont Boma-Vonde au nord du Mayumbe, Rutshuru, le long de la route naturelle entre le lac Kivu et le lac Amin (Edouard),*

---

[866] RAUCQ, P., *art.cit*., p. 66.
[867] Information tirée de la déclaration d'un témoin interviewé par BISHIKWABO, Ch., *op.cit*., p. 403.
[868] Conseil de Province de Costermansville, 1945, p. 73.
[869] REVERENDY, G., *op.cit*., p. 19.
[870] GOERG, O., « Villes, circulations et expressions culturelles », in *Afrique & histoire*, 2006/1 vol. 5, p. 9 (http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2006-1-page-7.htm), consulté le 6 août 2014.

et Kabinda entre le Lomami et le Sankuru »[871]. Ces nouvelles entités ont été des lieux de rassemblement des peuples venus de tous les horizons, notamment des prostituées. Parmi les nouvelles entités administratives nées dans ces conditions, il faut citer les villages, les centres urbains, les centres extra-coutumiers et les postes d'Etat.

2.1. Des camps de travailleurs mués en villages

Lors de la construction des routes, les travailleurs vivaient dans des camps de fortune proches des chantiers. Après la construction, il fallait, pour sauver ces chaussées en terre, les maintenir en état de praticabilité et assurer un trafic normal en toutes saisons, un entretien régulier qui nécessitait un personnel nombreux. Les cantonniers vivaient, eux aussi, dans des camps généralement construits à dix kilomètres l'un de l'autre sur les axes routiers[872].

Les camps de constructeurs comme ceux des cantonniers étaient parfois de grands hameaux situés en pleine savane ou en forêt, loin des villages, mais non loin des points d'eau. Certains travailleurs y vivaient avec leurs femmes et enfants, mais dans beaucoup de cas, on déplaçait seulement les hommes.

L'occupation d'un camp prenait beaucoup de temps (deux ou trois ans voire plus)[873]. A la longue, ces camps étaient envahis par des vendeurs à la sauvette qui venaient proposer leurs articles aux travailleurs. Ils finissaient par s'installer aux abords des camps qui se muèrent en villages. Ces derniers survivaient au départ des travailleurs routiers pour un autre chantier. De tels villages permanents existent jusqu'à nos jours dans les anciens Districts du Kivu-Maniema.

2.2. Les centres urbains

En Afrique noire, « *la ville est une réalité millénaire antérieure à la pénétration coloniale* »[874]. Dans son ouvrage sur « *les villes précoloniales d'Afrique Noire* », J. Igue Ogunsola montre comment les routes transsahariennes ont déterminé la naissance et l'essor des villes des grands empires du « *Moyen âge africain* » (Ghana, Mali, Songhaï) et des autres Etats comme les « *principautés* » haoussa[875]. Cependant, c'est « *l'impérialisme colonial qui introduisit la révolution urbaine la plus visible* »[876] en Afrique.

---

[871] DE SAINT MOULIN, L., *op.cit*., p. 29.

[872] KYALANGILWA, M., *Catégories des voies des Transports en RD Congo,* conférence tenue en Suisse en 2008, p. 3, (http://www.congoforum.be/fr/congodetail.asp?subitem=17&id=160114&Congofiche=selected), consulté le 17 octobre 2014.

[873] SIFA KANYARENGWE, 90 ans, épouse du cantonnier Misabiro qui travaillait sur la route Rutshuru-Lubero, interviewée à Kiwanja, le 12 juin 2012.

[874] COQUERY-VIDROVITCH, C., « De la ville en Afrique noire », in *Annales HSS*, n° 5, septembre-octobre 2006, p. 1098.

[875] OGUNSOLA, J. I., *Les villes précoloniales d'Afrique Noire*, Paris, Karthala, 2008, p. 118.

[876] COQUERY-VIDROVITCH, C., « De la ville en Afrique noire … », *art. cit*., p. 1098.

D'ailleurs, R. Pourtier considère la route et l'urbanisation comme les transformations les plus ostensibles introduites par le colonisateur en Afrique de l'ouest[877].

Léon de Saint Moulin, dont de nombreux écrits portent sur les villes congolaises, souligne le rôle de la route dans l'éclosion des centres urbains. Il écrit : « *La route de Matadi à Boma est rythmée par divers relais urbains, qui bénéficient également du passage de la voie ferrée. Dans le Bandundu, Kikwit est un centre plus important que tous ceux qui existent dans l'Equateur et la densité de sa population laisse prévoir le développement rapide de petites villes le long de la future route asphaltée de Kinshasa à Kikwit, appelée à se prolonger jusque Kananga (Luluabourg) et Bukavu. On trouve donc, dans l'ancienne province de Léopoldville, une ville millionnaire, deux de plus de 100.000 habitants et une quinzaine de dimensions modestes. Mais les zones non traversées par les axes de communication, comme le Sud du Kwango et du Kwilu, en sont totalement dépourvues* »[878].

J. Van Wing renchérit : « *Sur la localisation des villes, des éléments naturels tels que la latitude, l'altitude, le climat ou même la densité du peuplement n'ont semble-t-il, exercé aucune influence. Les grands axes économiques, par contre, les fleuves, les voies ferrées, les routes et, en particulier, les points de rupture de charge sur ces axes ont joué un rôle décisif pour fixer les villes. Quant aux sites urbains, leur valeur propre est tout à fait secondaire par rapport aux impératifs économiques. Peu importent les avantages et les inconvénients d'un site, les techniques modernes arrivent à l'adapter aux nécessités ; une ville naît et croît parce qu'elle répond à un besoin, parce qu'elle a une fonction à exercer* »[879].

Nul doute, les villes naissent là où se croisent les routes, là où les routes coupent les fleuves, et là où les terres s'ouvrent à l'extrême appel de la mer[880]. En effet, les centres urbains du Kivu-Maniema, devenus aujourd'hui de grandes villes, sont nés aux points de rupture des charges et aux carrefours des routes et d'autres voies de communication. Il s'agit notamment de Bukavu, Uvira, Goma, Beni, Kindu et Kasongo.

A l'instar de la route, le rail a été un actif créateur de villes. Les gares ont été des lieux privilégiés pour le commerce et des centres stables capables d'attirer une population nombreuse. De nombreux centres urbains, le plus souvent sortis du néant, sont nés du chemin de fer. En même temps qu'il créait des villes nouvelles, le rail ruinait celles qui ont vu le jour au début de l'intervention européenne. Des localités trop éloignées ont vu décroître leur importance au moment où celles constituées en bordure du chemin de fer ont repris peu à peu leurs fonctions. C'est le cas de Luebo, de Luluagare qui remplace le vieux Malandji (en 1932), de Kamina qui

---

[877] POURTIER, R., *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération, La documentation Française, 1995, p. 3.
[878] DE SAINT MOULIN, L., *op.cit.*, p. 37.
[879] VAN WING, J., Rapport sur le travail de R.P. J. DENIS intitulé « Le phénomène urbain en Afrique centrale », in *Bulletin des séances de l'Académie Royale des Sciences Coloniales*, Nouvelle série, IV, 3, 1958, p. 570.
[880] SCHOTTY, A., *Léopoldville-Kwango-Bas-Congo*, Bruxelles, Desart Charles, 1956, p. 126.

prend la place de Mato, du chef-lieu du territoire de Kanda-Kanda qui s'est transporté à Mwene-Ditu[881]. D'autres villes décroissent notablement à cause du délabrement des routes d'accès. C'est le cas de Kisangani[882].

Au Kivu-Maniema, les centres jadis importants ont été ruinés parce que situés loin de la route principale. C'est le cas du centre de Kabunga, ancien siège de la MGL centre en territoire de Walikale, situé à 100 km de la route Bukavu-Walikale-Stanleyville. Il en est de même des localités de Katanda, Monganga et Vieux Beni qui ont perdu leur influence en faveur de Butembo et Beni. Rutshuru a perdu son rôle de chef-lieu du District parce qu'excentré au profit de Bukavu et de Goma, situés à la jonction des voies de communication (eau et routes). Dans le District du Maniema, Kindu, Kasongo et Lokandu se sont développés aux dépens respectivement de Katako, Tongoni et Riba-Riba[883].

Il faut souligner pour terminer que si les villes africaines « *ont constitué des avant-postes du contrôle colonial, elles n'en furent pas moins, dans le même temps, des lieux de désordres et de contestations* »[884] d'où partirent plus tard des mouvements de revendication des indépendances.

2.3. Les centres extra-coutumiers (CEC)

Les CEC ont été créés dans les années 1930 en Afrique Equatoriale française[885]. Durant la même période, au Congo belge, l'exode rural, phénomène qui commence

---

[881] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *Transformation des paysages …*, *op.cit*., p. 135.

[882] NICOLAÏ, H., *Transition démographique et mobilité…*, *op.cit*., p. 64.

[883] Léon De Saint Moulin présente la localisation des 66 villes de la RDC le long des voies de communication. La part de la route y est importante :

- 6 villes sont situées en bordure des lacs de l'Est du pays : Moba, Kalemie (terminus d'un rail) et Kituku, son extension au nord de la Lukuga, Uvira, Bukavu et Goma. Elles sont à la fois des centres d'échanges et des points de contrôle de la frontière du pays ;
- 6 se sont développés le long de la route qui dessert la zone de peuplement dense de Goma à l'Ituri : Rutshuru, Katwa, Butembo, Beni, Oicha et Bunia ;
- 6 sont des centres miniers desservis seulement par des routes de qualité médiocre : pour le diamant, Mbuji-Mayi, Tshikapa, Tshilenge et Miabi ; pour l'étain et des minerais divers, Manono et Kalima ;

2 centres ont pris essor avec l'asphaltage de la route de Kinshasa à Kikwit en 1970-1977 : Kenge et Idiofa ; etc. DE SAINT MOULIN, L., *op.cit*., p. 119-120. Dans son livre E. M'Bokolo analyse l'étendue de ce phénomène de villes anciennes qui meurent, qui sont récupérées et d'autres qui naissent grâce à l'action coloniale. M'BOKOLO, E., *Afrique noire. Histoire et civilisations, du XIXe siècle à nos jours*, Paris, Hatier-AUF, 2e édition, 2004, p. 389-390.

[884] LAURO, A., « Maintenir l'ordre … », *art. cit.*, p. 99.

[885] MASSALA MANDONGAULT, CL., *Anthropologie du foncier à Owendo. Une théorie de l'Etat superlignage comme grille d'analyse des contradictions sociales au Gabon*, thèse de doctorat, inédite, Université Lumière Lyon 2, 2011, sur http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2011/massala_mandongault_c#p=66&a=TH.4.3 (consulté le 16 décembre 2012).

« *réellement à remplir les villes entre les deux guerres* »[886], entraine « *un surpeuplement de ces centres extra-coutumiers et des camps de travailleurs, générateur de nombreux maux sociaux comme l'ivrognerie, le banditisme, la dégradation des mœurs* »[887].

Certains villageois profitent de la facilité de mobilité offerte par la route pour rejoindre les CEC. Ils fuient les tracasseries coutumières et l'insécurité causée par le recrutement forcé de la main-d'œuvre et de la Force publique, la pauvreté et le chômage. Ils sont attirés par les meilleures conditions de vie qu'offre la ville.

Plus tard, pour canaliser ce mouvement, le décret du 23 novembre 1931 fut signé. Il permet à l'administration d'organiser ces regroupements humains qu'elle a dénommés « *centres extra-coutumiers* ». Dès lors, les villes connaissent une « *situation duelle, sinon entre deux aires de résidences ségréguées, du moins entre deux types d'urbanisme : d'un côté la forme européenne (la seule à être reconnue de plein droit), de l'autre les quartiers africains* »[888]. Ce sont ces quartiers africains qui sont devenus des CEC.

L'emplacement de ces « *homeland* » était généralement fixé par le Gouverneur Général. Toutefois, les ordonnances n° 343 et 344 AIMO du 29 octobre 1947 autorisaient les Gouverneurs de province à agir par délégation à ce sujet. Mais, d'une manière générale, les centres extra-coutumiers se sont développés à la lisière des centres urbains habités par les Européens. En 1953, on dénombrait dans l'ensemble de la colonie belge du Congo 35 CEC jouissant tous de la personnalité civile.[889] Et en 1959, 72 CEC et cités indigènes étaient comptabilisés dans la seule province du Kivu.[890]

Parmi les centres extra-coutumiers du Kivu-Maniema, il faut citer Kindu (créé le 24 décembre 1952), Kadutu (1er mai 1953), Bagira (19 décembre 1953), Goma (8 septembre 1954), Kasongo (13 février 1956) et Butembo (12 septembre 1958).[891] Quant aux cités indigènes, il s'agit d'Uvira (créé le 31 juillet 1946), Goma, Kasongo et Kibombo (4 novembre 1946), Butembo (2 septembre 1949), Beni (15 janvier 1950), Lubero (30 juin 1953) et Kingombe (19 août 1955)[892]. Toutes ces agglomérations furent progressivement reliées les unes aux autres par un important réseau routier d'intérêt général, local ou minier.

---

[886] Pour Elikia M'Bokolo, le flux de l'exode rural était inégal : par endroits, il ne concernait que quelques familles. Mais au Kasaï, il représentait une véritable marée humaine. M'BOKOLO, E., *Afrique noire. Histoire et civilisations,… op.cit.*, p. 390.

[887] TILLY, P., *art. cit.*, p. 238.

[888] COQUERY-VIDROVITCH, C., « Villes coloniales et histoire des Africains », in *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 20, octobre-décembre 1988, p. 53, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_1988_num_20_1_2795, consulté le 18 septembre 2013.

[889] LUFUNGULA, L., « Participation des Congolais à la gestion du Centre extra-coutumier de Coquilhatville 1952-1958 », in *Annales Aequatoria*, vol. 16, 1995, p. 307.

[890] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA*, Rapp. Ann (44)1, Conseil de province du Kivu, 1959, p. 274,

[891] DE SAINT MOULIN, L., *op.cit.*, p. 48-50.

[892] Ibid., p. 50-51.

Au sujet des centres extra-coutumiers du Maniema, Yogolelo note : « *Les grandes agglomérations du Maniema furent aussi reliées au fleuve Congo et au rail, c'est-à-dire à deux importantes voies de communication, par deux axes routiers réalisés dès 1935 : l'axe Kampene-Kasongo au sud et l'axe Kalima-Kindu au nord. Le premier, long de 142 km, débouchait sur le chef-lieu du District du Maniema jusqu'en 1951 : Kasongo. Le second axe, de 116 km, bitumé en 1934, faisait la jonction avec le plus grand centre colonial du District du Maniema, et de la Province de Costermansville jusqu'en 1946 à tout le moins : Kindu* »[893].

Les axes routiers désenclavent les centres extra-coutumiers en les connectant entre eux et avec les milieux strictement coutumiers. Par conséquent, ils contribuent à leur développement par les échanges commerciaux. A travers le réseau routier, les ressources en hommes (jeunes, hommes et femmes) sont drainées vers les CEC. Dans le courant inverse, des produits manufacturés de première nécessité sont retirés des CEC pour alimenter les villages[894].

Les occupants des CEC sont généralement imprégnés d'éléments de civilisation européenne et sont placés sous la supervision des administrateurs territoriaux ou de leurs délégués[895]. Les centres extra-coutumiers fournissent aux employeurs une main-d'œuvre docile et apte[896].

A son arrivée à Bukavu en 1958, Jules Fafchamps, Permanent pour la région Est (Kivu et Ruanda-Urundi) de la Confédération Syndicale de Congo (C.S.C.) trouve une belle ville cosmopolite où se côtoient des Noirs de plusieurs origines (tribales, ethniques, religieuses et politiques)[897].

Les centres extra-coutumiers ont entraîné une concentration de populations grâce à l'exode rural[898]. Si l'arrivée des chômeurs était appréciée par des exploitants agro-pastoraux du Kivu-Maniema, dans certaines colonies, l'administration considérait ces immigrants comme un danger pour la sécurité des grandes agglomérations. Ainsi, en Côte d'Ivoire, « *une lutte sans merci leur était livrée par l'administration. Ils étaient punis de 5 à 6 mois d'emprisonnement et, en cas de récidive, d'une peine accessoire d'interdiction de séjour de 5 ans, susceptible d'être transformée en résidence obligatoire au village d'origine. Toutes ces mesures n'eurent guère l'effet dissuasif qu'on attendait d'elles, puisque 15 ans plus tard, en 1938, la mobilité s'était encore accrue, favorisée par les transports routiers et même, tout simplement, par la route : beaucoup*

---

[893] YOGOLELO, T., *op.cit.*, thèse, p. 211.
[894] HEBERT, R.F., « Fondement et développement de l'économie publique », in *Dix-huitième siècle*, t. 26, 1994, p. 42.
[895] MUTAMBA, M., *Du Congo belge au Congo Indépendant, 1940-1960 : émergence des « évolués » et genèse du nationalisme*, Paris, Publications de l'Institut de formation et d'études politiques, 1998, p. 336.
[896] MAUREL, A., *Le Congo de la colonisation belge à l'indépendance*, Paris, Zaïre-Histoire & Société, L'Harmattan, 1992, p. 145.
[897] FAFCHAMPS, J., *La CSC et le MOC dans le Kivu, le Rwanda et le Burundi de 1958 à 1961*, Bruxelles, CARHOP, 2009, p. 33.
[898] A titre d'exemple, Document n° 3 : Evolution de la population dans les CEC de Kadutu et de Bagira (1936-1958), annexe, chapitre quatrième, p. 28.

d'Africaines se déplaçaient à pied d'un village à l'autre pour échapper à une fiscalité plus lourde, la dysharmonie fiscale entre Districts limitrophes étant parfois très grande »[899].

2.4. La prostitution

C'est à partir des années 1970 que l'histoire africaine s'intéresse à la femme en milieu colonial[900]. Depuis lors, le nombre de publications sur le sujet est révélateur de l'intérêt toujours croissant des chercheurs. L'attrait de la femme africaine commence à la pénétration coloniale[901]. La phrase de Gaston Gaillard, explorateur de la Haute Sangha et du Haut-Oubangui, prononcée le 1er juillet 1892, devant les membres de la Société de Géographie de Paris : « *La moralité des femmes est en raison inverse de la longueur de leur vêtement, les femmes de côte n'ont pour pudeur que leur vêtement, celles de l'intérieur n'ont pour vêtement que leur pudeur* »[902] est significative. Christelle Taraud[903] montre dans ses écrits comment les conquérants sont fascinés par la beauté des Maghrébines et comment ils règlementent la prostitution dans leurs milieux de service. Pour sa part, Amadine Lauro affirme que dès les premiers contacts, l'Afrique était féminisée. Et les relations entre les femmes africaines (*signares* du Sénégal, *ménagères* de Madagascar) étaient connues depuis les premiers contacts entre l'Europe et l'Afrique au XVe siècle[904].

En ce qui concerne le Congo belge, quelques écrits intéressants se penchent sur les relations intimes entre les coloniaux et les femmes noires, mais insistent très peu sur les relations entre les *femmes libres* congolaises et des partenaires autochtones. Anne Cornet et Florence Gillet soulignent que « *De nombreux Européens vivaient avec des Congolaises, notamment dans les campagnes (celles que la société coloniale dénommait les « ménagères »), certains choisissant même de se marier coutumièrement, ce qui n'entrainait aucune reconnaissance légale de leur union en Belgique* »[905]. Amandine Lauro note que la prostitution était un mal nécessaire pour satisfaire les appétits sexuels des

---

[899] ZAN SEMI-BI., *op.cit.*, p. 151.

[900] DULUCQ, S. et GOERG, O., « Le fait colonial au miroir des colonisées. Femmes, genre et colonisation : un bilan des recherches francophones e histoire de l'Afrique subsaharienne (1950-2003) », in HUGON, A. (dir.), *Histoire des femmes en situation coloniale, Afrique et Asie, XXe siècle*, Paris, Karthala, 2004, p. 45.

[901] LE BIHAN YANN, « « La femme noire » dans l'imaginaire occidental masculin », in *L'Autre*, vol. 7, n° 1, 2006, pp. 43-59. DOI : 10.3917/lautr.019.0043, (http://www.cairn.info/revue-l-autre-2006-1-page-43.htm), consulté le 1er décembre 2014.

[902] GAILLARD, G., Exploration de la Haute-Sangha et du Haut-Oubangui, dans Bulletin de la Société de géographie de Paris, 2 (Paris, 1893), p. 235, tiré de SALMON, P., *Nouvelle histoire de l'Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 299, p. 74.

[903] TARAUD, CHR., *La prostitution coloniale. Algérie, Tunisie, Maroc (1830-1962),* Paris, Payot, 2003, 489p.

[904] LAURO, A., *Coloniaux, ménagères et prostituées au Congo belge (1885-1930)*, Tournai, Editions Labor, 2005, 263 p.

[905] CORNET, A. et GILLET, F., *Congo Belge. Entre propagande et réalité 1955-1965*, Bruxelles, Renaissance du Livre, SOMA/CEGES, 2010, p. 35. G. Léonard soutient que les colons ont, d'une certaine manière, soutenu la prostitution dans les centres urbains et dans les milieux proches de ces agglomérations parce que beaucoup y trouvaient leur compte. Leur comportement trahissait leur image. « *Car les rumeurs vont bon train : les coloniaux ne sont-ils pas des brutes avinées qui passent leur temps sur leur barza à se saouler, puis à se consoler, le soir venu, dans les bras de leur ménagère* ». LEONARD, G., *art. cit.,* p. 221.

coloniaux dans un monde où il y avait moins de femmes blanches. Elle était tolérée et moins répréhensible que le viol, la masturbation et l'homosexualité[906]. Dans une autre publication, elle présente les écrits des Congolais se plaignant des comportements de leurs partenaires conjugaux et des stratégies employées par les colonisateurs pour les résoudre[907]. Dans le sillage de ces écrits, il faut ajouter la revue « *La Voix du Congolais* » qui publie, en 1948, des articles des Congolais sur la prostitution. Il s'agit notamment de l'article de Ferdinand Walassa[908] pour qui l'émancipation de la femme noire lui accorde plus de liberté et entraine l'expansion de la prostitution au Congo belge. De son côté, Paul Bolya pointe du doigt la prostitution comme étant à la base des maladies vénériennes qui provoquent la dénatalité chez les Congolais[909]. Toutes ces contributions montrent combien la prostitution était un phénomène social répandu à l'époque coloniale. Cependant, cette étude n'a nullement l'intention de s'étendre sur l'historique de ce phénomène. Elle voudrait plutôt analyser le rôle de la route dans l'expansion de la prostitution dans notre milieu d'étude pendant la période coloniale.

La prostitution et le vagabondage sont des phénomènes sociaux anciens au Congo belge. En 1917, l'administration coloniale fait observer que « *la prostitution et le vagabondage continuent à être une plaie des quartiers indigènes, principalement à Kinshasa* [...] »[910]. Au Kivu-Maniema, la mise en place du réseau routier et les facilités de mobilité qu'il offre favorisent la rentabilité croissante du marché de la prostitution[911]. Les routes ont contribué à la libération de la femme du carcan de la coutume et lui ont ouvert l'accès aux milieux cosmopolites. André Franqueville abonde dans le même sens quand il écrit : « *L'émigration féminine paraît être l'une des manifestations les plus spectaculaires de ce vaste mouvement d'émancipation et on la tient encore comme l'une des causes majeures de la dégradation des mœurs urbaines caractérisées par une prostitution que l'on ne parvient pas à endiguer*. […]. *La femme émancipée, c'est la femme libérée, devenue libre à l'égard des traditions, mais avant tout libre à l'égard de la pression sociale du groupe, celui des hommes, qui jusqu'alors, fixait son destin.* […]. *Beaucoup de femmes préfèrent le concubinage au mariage parce qu'elles se sentent moins liées, plus libres de quitter leur*

---

906 LAURO, A., *Coloniaux, ménagères et prostituées …, op.cit*., p.66.

907 LAURO, A., «J'ai l'honneur de porter plainte contre ma femme. Litiges conjugaux et administration coloniale au Congo belge (1930-1960) », in *CLIO. Histoire, femmes et sociétés*, n° 33, 2011), pp.65-84, (https://www.academia.edu/4527501/Jai_lhonneur_de_porter_plainte_contre_ma_femme._Litiges_conjugaux_et_administration_coloniale_au_Congo_Belge_1930-1960_), consulté le 12 septembre 2014.

908 WASSA, F., « Liberté de la femme congolaise et prostitution », in *La voix du Congolais*, 4e année, n° 23, février 1948, p. 71.

909 BOLYA, P., « La dénatalité chez les Mongo », in *La voix du Congolais*, 4e année, n° 24, mars 1948, pp. 116-120.

910 Bruxelles, Min. AE, A.A., *A.I.*, portefeuille 1403, Extrait du Rapport sur la situation générale au 1er trimestre 1917.

911 VAUDOUR, C., « Christelle TARAUD, *La prostitution coloniale – Algérie, Tunisie, Maroc (1830-1962)*», in *Cahiers de littérature orale*, n° 65, 2009, pp. 155-157, (http://clo.revues.org/1167), consulté le 17 octobre 2014.

conjoint dans le cas où elles n'auraient pas d'enfant, seraient maltraitées et forcées d'accepter une coépouse. Elles n'ont ainsi pas de dot à rembourser »[912].

Durant la construction des routes, les femmes sont présentes dans des camps des ouvriers. Dans un rapport du responsable du camp Kabasha, on lit : « *La population du camp de Kabasha au 31 décembre 1930 était de 844 travailleurs réguliers, 384 femmes légitimes et 223 enfants légitimes. Il faut y ajouter la population instable composée de femmes libres et de boys dont nous purgions le camp aussi souvent que possible* »[913].

Lors de l'exploitation des routes, « *Beaucoup de femmes indigènes, mariées ou pas encore mariées, quittent la communauté indigène, attirées par l'appât d'une vie de débauche et de presse. Elles contractent, dans ces agglomérations de licenciés, des unions toute temporaires, lorsqu'elles n'y deviennent pas des prostituées* »[914]. Et on constate, dans les milieux extra-coutumiers où elles se rendent, l'accroissement de la population, mais aussi il se développe « […] *un esprit d'indépendance ; l'idée collectiviste, vivace dans les communautés coutumières est remplacée dans ces groupements artificiels par l'individualisme. Il n'y a donc pas là d'autorité coutumière possible ; celle-ci est remplacée par des règlements administratifs ou de police. La vie familiale existe peu. Les unions coutumières ou légales sont rares ; le concubinage est la règle générale. Le nombre de femmes est généralement inférieur à celui des hommes ; la moralité s'en ressent* »[915].

Ces femmes libres empruntaient la route, en véhicule ou à pied, et se retrouvaient dans les CEC ou dans des camps. Signalons cependant que toutes les femmes habitant les CEC n'étaient ni célibataires, ni libres. C'est une frange de la population féminine qui avait choisi pour métier, le commerce du sexe. Selon les chiffres de l'administration, il y avait au CEC de Kadutu à Costermansville 404 *femmes libres* recensées en 1953 et 334 en 1954[916]. Il y en avait également dans les chantiers industriels et miniers (Kalima, Kasongo, Kamituga, Kabunga, Saramabila, Butembo), ainsi que dans les cités indigènes et les postes administratifs de l'Etat. La présence des prostituées est aussi attestée dans des camps de la force publique et des entreprises minières. Hilde Eynikel note que « *Des bibis (femmes) vivaient dans les camps de recrues, des totos (petits enfants) y jouaient* »[917]. Cette atmosphère donne la vie au camp et égaye, un tant soit peu, la vie des travailleurs recrutés de force.

Un témoin raconte que sa grand-mère avait quitté le Bushi dans les années 1940. Elle avait embarqué, on ne sait pas trop comment, dans un véhicule de la MGL et s'était retrouvée à Kamituga où elle fut engagée comme serveuse dans le bar des

---

[912] FRANQUEVILLE, A., *Une Afrique entre le village et la ville*, Paris, Editions de l'ORSOM, 1987, p. 179.
[913] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 15.802, Rapport routes CNKi : camp Kabasha 1930-1931.
[914] Bruxelles, Min. AE, A.A., *A.I.*, portefeuille 1403, Liasse II F : Mouvement des populations.
[915] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, portefeuille (120bis)9 bis, Rapport général sur l'administration du District du Maniema, 1931, p. 15.
[916] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (246)1, Province du Kivu, Service médical, Rapport annuel 1954, p. 120.
[917] EYNIKEL, H., *Congo Belge, portrait d'une société coloniale*, Antwerpen, Duculot, 1984, p. 120.

cadres. Elle n'était pas mariée mais était de temps en temps occupée par certains agents de la MGL. Elle a mis au monde trois enfants. Mon père n'a jamais connu son père. Il a grandi à Kamituga avant de venir s'installer à Bukavu[918].

De tels témoignages sont nombreux dans les sites miniers du Congo belge. Nos témoins, anciens chauffeurs, ont révélé que les femmes libres étaient très mobiles pendant la période coloniale. Elles se faisaient transporter moyennant rapports sexuels ou paiement d'argent. On les retrouvait partout : dans les villages, les cités, les centres extra-coutumiers et les camps de travailleurs[919].

Les *femmes libres* faisaient le bonheur de leurs partenaires astreints à un travail rude. Leur présence « *pouvait être appréciée par le pouvoir colonial parce qu'elle était un « élément de stabilisation des travailleurs » et alimentait les caisses publique* »[920]. En effet, le travailleur qui occupait *une femme libre* dans un milieu étranger, ne pensait plus à la fuite ou au retour dans son terroir. Il pouvait bien s'adonner à son job et continuer sa vie. Cependant, certaines *femmes libres* ont été des vecteurs des maladies vénériennes qui ravageaient les populations des chantiers routiers. A ce propos, le géomètre Quoilin, chargé de conduire les travaux de construction de la route Kabambare-5e parallèle écrivait en 1933 : « *Les vénériens et leurs femmes suivent le traitement quotidien jusqu'à guérison complète. Le nombre de malades et blessés soignés du 27 mai au 21 juin 1930 : 524 ; moyenne par jour : 21 sans compter les vénériens. Altitude du camp : 741 mètres* »[921].

Pendant la période coloniale, l'administration coloniale a mené une lutte sans relâche contre les prostituées, les vagabonds et les chômeurs dans les centres extra-coutumiers et les cités indigènes. Cette lutte s'est poursuivie jusqu'à la fin de la colonisation sans jamais parvenir à contenir totalement et définitivement l'exode rural.

3. Intégration socio-culturelle et politique

Le réseau routier contribue à l'intégration des campagnes et à l'éclosion des entités supranationales des villes[922]. Parlant sentiment national au Congo, David Van Reybrouck écrit : « *En dépit des sursauts d'un relent tribal qui s'affirme de plus en plus actuellement, la colonisation accusée d'avoir exacerbé ce sentiment, a officiellement tenté de créer une certaine conscience nationale* »[923].

---

[918] Témoignage recueilli à Uvira, le 16 juin 2013.

[919] ITONGWA MIKINDO, 78 ans, ancien chauffeur de la MGL, interrogé à Bukavu, le 11 juin 2013. MUKAMBA BIKELE, OKITOMBAHE PONGO Jean et ONOLOKE Armand, témoins cités.

[920] VERHAEGEN, B., *Femmes zaïroises de Kisangani – combats pour la survie*, Louvain-la-Neuve, le centre d'histoire de l'Afrique, Paris, L'Harmattan, 1990, p. 169.

[921] Bruxelles, Min. AE, A.A., G.G., portefeuille 14.788, Quoilin, Evolution des travaux route Kabambare-5e parallèle, M'bulu, ce 25 juin 1933.

[922] LOMBARD, J. et NINOT, O., *art.cit.,* p.*71.*

[923] VAN REYBROUCK, D., *Congo. Une histoire*, Paris, Babel, Actes sud, 2012, p. 33.

L'intégration socio-culturelle est avant tout et progressivement observée dans les CEC, les cités indigènes et les centres urbains, en tant que lieux de contact obligé de plusieurs cultures. Ces milieux ont joué un rôle majeur de creuset social et de diffuseur culturel en exerçant leur impact sur l'ensemble de l'aire soumise à leur autorité[924].

Grâce à la route, des contacts rapides, nombreux et suivis entre les habitants de plusieurs coins jadis isolés les uns des autres, ont lieu. Ainsi, les peuples du Kivu-Maniema se rencontrent, se connaissent, échangent des marchandises et se transmettre certaines valeurs culturelles. Des commerçants du Maniema atteignent les territoires de Shabunda et de Mwenga, voire le Bushi et le Bunande et vice-versa. D'autres Congolais se rencontrent dans des camps de travailleurs, dans des marchés, des centres de négoce et des centres commerciaux créés par l'administration coloniale le long des routes très fréquentées[925].

Pour accélérer l'intégration sociale, il y a eu la politique de la « *voie nationale* ». En dépit de ses nombreux inconvénients[926], l'administration coloniale accorda la préséance à cette voie de l'ouest pour ce qui est des transactions commerciales avec l'extérieur.

Le choix du gouvernement colonial est loin d'être superfétatoire. Il savait bien que le Kivu-Maniema, bien que situé à 1.200 km seulement de l'océan Indien, était la dernière entité à intégrer le Congo. Ensuite, pour assurer un meilleur partage des richesses de la colonie, il fallait créer un marché intérieur qui devait profiter à tous.

La politique de « *la voie nationale* » a forgé le sentiment national qui s'est consolidé au fil des contacts après la Deuxième Guerre mondiale. En effet, grâce aux grands axes routiers du Plan décennal, les contacts entre le Kivu-Maniema, le Kasaï, la Province Orientale, le Katanga et la Province de Léopoldville deviennent plus nombreux, directs et fréquents. Certains *Kivutiens* peuvent désormais tisser des liens avec les ressortissants d'autres provinces et s'imprégner de leur mode de vie. Car « *L'unité d'un peuple n'est pas le résultat d'une annexion imposée par contrainte ou d'une juxtaposition aveugle et forcée des collectivités autonomes, mais le résultat d'une lente et profonde communion entre les individus et les races qui finit par leur donner assez de points de similitude pour les attacher les uns aux autres par un lien plus fort que celui de leur collectivité originaire. Cette unité morale de la patrie, l'extension des voies de communication l'a singulièrement augmentée dans les temps modernes* »[927].

---

924 COQUERY-VIDROVITCH, C., « Villes coloniales et histoire des Africains … », *art.cit*. p. 53.

925 BAECK, L., *Etude socio-économique du centre extra-coutumier d'Usumbura*, Mémoire IRCB présenté à la séance du 16 juillet 1956, p. 15.

926 Voir les orientations du réseau routier du Kivu-Maniema et les inconvénients de la voie de l'ouest au chapitre deuxième.

927 CAMPREDON, E., *op.cit*., p. 446. Aujourd'hui encore, le plan d'aménagement du Congo place en première ligne la construction « *d'un réseau de transport et de communication qui assure l'unité nationale en reliant entre elles les zones de peuplement pour permettre les échanges* ». FLOURIOT, J., *art. cit*, p. 6.

Un autre facteur de l'intégration sociale grâce à la route est l'expansion du *swahili* comme parler supra-ethnique au Kivu-Maniema. Au XIX^e^ siècle, le Maniema est soumis aux traitants arabes. Ces derniers y introduisent le swahili comme langue de communication. Dans les marchés et les grandes agglomérations de l' « empire » de Tippo-Tip, on s'exprime, en dehors du parler tribal, en swahili. Plus tard, les lieutenants de Tippo-Tip occupent les régions du Sankuru, de Kabinda et de Lusambo (au Kasaï), de Shabunda et de Kitutu (au Sud-Kivu). Ces « *Bakusu* »[928] font des transactions commerciales, prennent des esclaves et transmettent la langue et la culture swahili.

Avec la construction des routes, le recrutement de la main-d'œuvre, les contacts et le brassage des populations grâce à la mobilité, le *swahili* devient une véritable « *lingua franca* » de la partie orientale du Congo belge. Il est parlé au Kivu-Maniema, au Katanga et dans la Province Orientale.

Dans les CEC du Kivu-Maniema, le *swahili* est la langue de tous. Quant au français, il est enseigné et utilisé dans l'administration. Parlant du CEC d'Elisabethville et du rôle cohésif de la langue swahili, V.Y. Mudimbe note une hiérarchisation des langues de communication : « *Après le français, vient le swahili. La langue de scolarisation générale à l'école primaire, il est aussi la langue quasi officielle du Centre. Utilisé par l'administration en ses rapports avec la population, le swahili est la langue commune des habitants. En tant que telle, il solidifie l'espace du Centre comme corps autonome, différent des villages environnants où l'on parle des langues ethniques. Il définit ainsi une nouvelle culture à vocation citadine et à allure coloniale de par son usage généralisé dans l'école, les églises, l'administration et la vie. En effet, le swahili nie les différences ethniques et sociales en réunissant toute la population dans la communion de la représentation qu'il autorise. D'autre part, une surveillance permanente de la police de la sûreté contrôle de près la manière dont le candidat vit au quotidien, les expériences de ses nouveaux codes éthiques professionnels et culturels* »[929].

A cette époque, les centres extra-coutumiers et les autres grandes agglomérations sont des laboratoires de socialisation et d'immersion au *swahili* et à la culture européenne. En somme, grâce aux contacts qu'elle a favorisés, la route a renforcé le sentiment patriotique des habitants du Kivu-Maniema.

SECTION 3 : LE CONTACT DES INTELLIGENCES[930]

En 2003, Nathalie Bonini fait le bilan de l'action éducative coloniale au Tanganyika. Elle constate que les Allemands et les Britanniques ne se sont pas

---

[928] C'est comme cela qu'on désignait, chez les Barega et les Bashi, les « *Wangwana* » (civilisés) ou Arabo-Swahili.

[929] MUDIMBE, V.Y., « Les corps glorieux des mots et des êtres. Esquisse d'un jardin africain à la Bénédicte, (extrait) », in *Aspects de la culture à l'époque coloniale en Afrique centrale*, Paris, Presse-Archives Congo-Meuse, L'Harmattan, 2008, p. 237.

[930] Expression empruntée d'E. Campredon.

souciés du développement de l'éducation. D'où, souligne-t-elle, *« à la veille de l'indépendance (proclamée le 9 décembre 1961), la situation scolaire du pays se caractérisait par une forte ségrégation raciale entre Européens, Asiatiques (majoritairement des Indiens) et Africains au détriment de ces derniers* »[931]. Alexander Lee et Kenneth A. Schultz[932] pour leur part dénoncent l'existence de deux systèmes éducatifs, l'un anglais et l'autre français, introduits par les puissances colonisatrices dans l'ouest du Cameroun et qui sont encore en vigueur aujourd'hui. Quant à Th. Bossuroy et D. Cogneau[933] qui ont étudié la mobilité sociale dans cinq pays africains (le Ghana, l'Ouganda, la Côte d'Ivoire et la Guinée), ils ont découvert que, grâce aux gros montants investis dans la formation, les colonies britanniques ont laissé un legs plus riche en matière d'éducation que les colonies françaises étudiées.

Au Congo belge, l'instruction est inscrite parmi les actions importantes à mener dans le cadre de la mission civilisatrice de la Belgique[934]. L'ouvrage de Kita Masandi retrace tout l'historique de l'enseignement au Congo, en insistant sur les mesures législatives qui l'organisent[935]. Notre objectif visé est d'arriver, à long terme et en partant de la base, à une assimilation complète des Congolais aux valeurs et aux contenus de la culture de la métropole[936].

Il n'est pas question, dans les lignes qui suivent, de faire l'historique de l'enseignement mais plutôt de montrer le rôle des routes dans l'implantation et l'organisation de l'enseignement au Kivu-Maniema.

Les missionnaires d'Afrique appelés aussi Pères Blancs sont les premiers à organiser l'instruction des jeunes congolais dans cette région. Dès les années 1920, ils dotent leurs missions de ce qu'ils appelèrent « *fermes-écoles* », puis « *écoles-chapelles* »[937] où les catéchistes donnent des rudiments d'instruction en même temps qu'ils font le prosélytisme[938]. Cependant, à mesure que le pays évolue, la nécessité

---

931 BONINI, N., « Un siècle d'éducation scolaire en Tanzanie », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 1, n° 169-170, 2003, p. 42, (http://www.cairn.info/revue-cahiers-d-etudes-africaines-2003-1-page-40.htm), consulté le 10 octobre 2014.

932 LEE, A. et SCHULTZ, K. A. « Comparing British and French Colonial Legacies: A Discontinuity Analysis of Cameroon », in *Social Science Research Network*, 2011, 54 p., (http://www.sscnet.ucla.edu/polisci/wgape/papers/17_Lee.pdf), consulté le 9 octobre 2014.

933 BOSSUROY, TH., et COGNEAU, D., *Social mobility and colonial legacy in five African countries*, texte inédit, Paris, School of Economics and Institut de Recherche pour le Développement, 2009, cité par AUSTIN, **G.**, *art. cit.*, p. 19.

934 Voir FELTZ, G., «Une introduction à l'histoire de l'enseignement en Afrique centrale (XIX^{e} –XX^{e} s.), in Idéologies, pouvoirs et sociétés, in *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, fasc. LI, 1981, pp. 351-399.

935 KITA K. M., *Colonisation et Enseignement, cas du Zaïre avant 1960,* Bukavu, CERUKI, 1982, 124 p

936 BRAECKMAN, C. et al., *op.cit.*, p 28.

937 NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo…, op.cit.,* Le Cri/ Editions Afrique, 2005, p. 128. En général la chapelle-école était fixée loin de la mission. On y organisait l'enseignement catéchistique et scolaire dispensé par des catéchistes et des moniteurs qui, au fil du temps, s'y établissaient définitivement. SUMAILI Thomas, 87 ans, fils d'un ancien catéchiste de Kabambare, interviewé à Kindu, le 14 janvier 2012.

938 SYMETAIN, *op.cit.*, p. 75.

d'un enseignement de plus en plus solide, de mieux en mieux organisé, se fait sentir. A partir de 1924, le Gouvernement fixe lui-même les programmes d'études et alloue des subsides aux misions nationales qui acceptent de se conformer à ces programmes : ce fut la base de l'enseignement libre subsidié. Après la dernière guerre, ce régime de subsides fut étendu à toutes les missions religieuses, sans distinction d'appartenance[939].

En 1927, Costermansville[940] compte déjà une école de menuiserie, une école de charronnerie et une école pour candidats-clercs. Les Pères Blancs érigent à Katana, un petit séminaire et une école normale dont l'objet est de fournir des instituteurs et catéchistes aux écoles de la Mission. Ils possèdent, en outre, des écoles primaires dans les centres de mission et des écoles rurales dans les zones d'action de chacun de ces centres[941]. Le réseau scolaire mis en place au Congo fait la part belle à l'enseignement professionnel avec « *pour but de fournir à la colonie des ouvriers qualifiés capables d'encadrer la main-d'œuvre dans les domaines agricole, artisanal et industriel* »[942].

Parmi les écoles qui intéressent cette étude, il convient de citer l'école des chauffeurs. C'est en 1920 qu'elle est créée à Titule dans le District de l'Uélé[943]. Elle recevait des apprenants de tous les Districts de la province de Stanleyville au fur et à mesure qu'on entrait en contact avec la route et les véhicules automobiles. En 1927, sous l'impulsion de Monsieur Hackers, Commissaire de District du Kivu, on réussit à créer à Lubero, l'école professionnelle de cantonniers[944]. Cette école a été bien accueillie par les usagers de la route et les responsables administratifs au moment où les chaussées étaient en train d'être construites.

Dès les débuts des années 1950, les écoles recevaient des enfants venus de partout. Ils y étaient inscrits et pris en charge par les Missions. Ces dernières les déplaçaient à bord des véhicules[945] qui empruntaient les routes déjà construites[946]. Pour faciliter la circulation des personnes, des dispositions accordant le permis de circulation aux illettrés étaient promulguées le 10 septembre 1927[947].

---

939 UROME, *La colonisation belge. Une grande aventure,* Bruxelles, Editions Gérard Blanchard & Cie, 2004, p. 363.

940 Document n° 4 : Photographies de quelques écoles de Bukavu, annexe, chapitre quatrième, pp. 29-30.

941 CNKI, *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne 1928-1948*, Bruxelles, 1948, p. 29-30.

942 VELLUT, J.L. (dir.), *Mémoire du Congo…, op.cit.,* p. 30. A partir de 1931, des écoles rurales fonctionnent au siège de chaque chef-lieu de territoire et une école primaire supérieure à Costermansville. Une école de moniteurs agricoles en annexe à l'agronomat de Kabare est en voie d'organisation. Bruxelles, A.A., Min. AE, AA, *RA,* Rapp. Ann (49)3, Rapport District du Kivu, 1932.

943 DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., *op. cit*., p. 190.

944 DEVROEY, E.J., *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi ... op.*cit., p. 97.

945 Document n° 5 : Transport des élèves et enseignants du Collège Notre Dame de la Victoire (Alfajiri) (ca 1954), annexe, chapitre quatrième, p. 31.

946 Dans le vicariat apostolique du Kivu, les élèves très éloignés des missions et des enfants orphelins ou abandonnés par la société étaient récupérés, transportés et gardés dans des sortes d'internat appelés « *barza* » dont l'entretien et le fonctionnement relevaient des Pères Blancs. DE JONGHE, E., *L'enseignement des indigènes au Congo belge*, Bruxelles, Institut colonial international, 1931, p. 113.

947 Rapp. Ch. 1927, p. 99.

Les meilleurs finalistes de la préparatoire en menuiserie de Kalehe étaient obligés d'aller poursuivre leur formation à Stanleyville. Or, l'unique voie de communication entre ces deux localités à cette époque était la route. Il en est de même des jeunes Bafulero ou Babembe qui s'inscrivaient au petit séminaire de Mugeri. Ils prenaient un véhicule à Uvira ou dans la plaine de la Ruzizi pour atteindre leur lieu de formation. Pendant cette période, les camions de la TRANSKAT et de Transport-Union transportaient les élèves qui empruntaient les routes dans tous les sens en septembre (début de l'année scolaire) et en juin (fin de l'année scolaire).

A l'avènement de l'enseignement secondaire dont les premières écoles étaient créées dans le District du Kivu dans les années 1940, les élèves provenant du Maniema empruntaient les routes pour se retrouver dans les écoles missionnaires du Kivu (Mungombe, Mugeri, Nyangezi, Bobandana, etc.). Le Collège Don Bosco de Shabunda inscrivait les élèves du Vicariat apostolique de Kasongo. Ceux qui terminaient la 4e primaire se rendaient à Kibangula en territoire de Kabambare pour faire la 5e et la 6e primaires, avant de rejoindre les petits séminaires de Mungombe ou de Mugeri, l'école professionnelle appelée plus tard groupe scolaire des Frères Maristes de Nyangezi, le Collège Saint Paul des Barnabites, l'Athénée interracial de Bagira à Bukavu et l'école secondaire de Bobandana[948].

Les routes permettaient également la mobilité des enseignants et des inspecteurs d'enseignement[949]. Ces derniers faisaient des tournées d'inspection dans les écoles pour évaluer le respect des programmes et des méthodes d'enseignement. Ils examinaient aussi la qualité des manuels utilisés et s'assuraient si les normes relatives au nombre d'enfants par classe, les horaires et le calendrier scolaire étaient bien respectés. Pour faire ce travail et sillonner les Districts, les inspecteurs disposaient de moyens de transport routier (vélo, moto et véhicule). Le travail des inspecteurs est devenu plus complexe durant la dernière décennie de la colonisation avec la création des écoles officielles car le nombre d'écoles est passé pratiquement du simple au double, ce qui ne leur donnait plus de répit durant l'année scolaire[950].

---

[948] KANINGINI MWENYIMALI, B., 64 ans, ancien élève du Collège Don Bosco de Shabunda et du groupe scolaire des Frères Maristes de Nyangezi, interviewé à Bukavu, le 30 avril 2014.

[949] Le système d'inspection est établi au Congo belge par les ordonnances du 25 décembre 1926 et du 17 janvier 1927. KITA K. M., *Colonisation et Enseignement, cas du Zaïre avant 1960,* Bukavu, CERUKI, 1982, p. 18.

[950] En 1955, il y a dans le Nord-Kivu et dans les alentours de Bukavu, les grandes écoles suivantes: Ecole professionnelle des Frères Maristes (au début Ecole des candidats commis créée en 1939 à Nyangezi) ; Grande école d'assistants agricoles et vétérinaires, écoles diverses pour Noirs, école primaire subsidiée pour enfants européens, pensionnat (à Butembo) ; orphelinat et noviciat des Sœurs indigènes tenu par la Congrégation des Sœurs Oblates (à Bunyuka) ; école d'aides-accoucheuses, école normale, école de moniteurs et monitrices, petit séminaire et école pour chefs (à Musienene) ; ferme école (à Alimbongo) ; école primaire officielle pour enfants européens, écoles diverses pour enfants noirs (à Goma) ; école primaire et école normale (à Bobandana) ; petit séminaire et école normale de Mugeri, école d'aides-infirmières et d'aides-accoucheuses (à la FOMULAC-Katana) ; école primaire pour enfants européens (à l'IRSAC-Lwiro), Collège Saint-Paul des Pères Barnabites, Athénée

Les routes ont enfin permis aux agents administratifs de la colonie de s'imprégner de la manière dont les écoles étaient organisées. C'est ainsi qu'en 1928, lors d'une inspection dans son entité, le CDD Van de Ghinste nota : «*A Nya Kaziba, les écoles fonctionnent normalement. 50 enfants habillés et logés par les soins de la Mission Norvégienne suivent régulièrement l'enseignement en swahili ; les plus avancés commencent à lire et écrire. L'A.T. a profité de son passage dans la région pour procéder à l'inspection de l'école et il a recommandé au chef de veiller à ce que tous les enfants suivent les cours soit à la Mission protestante, soit à la Chapelle-école des Pères Blancs qui est voisine. Mr. Tollefsen a déclaré qu'environ 300 enfants venaient régulièrement à l'instruction. Le personnel enseignant est composé de deux demoiselles et de Messieurs et Mesdames Tollefsen et Bruynhildsen* »[951].

Les grandes écoles du Kivu-Maniema étaient construites sur des axes routiers. Cela était fait à dessein pour faciliter l'accès au transport routier. C'est par la route que l'acheminement des manuels et du matériel didactique vers les écoles se faisait à partir de la province ou du District.

En 1960, les observateurs estimaient que le taux de scolarité dans les territoires belges d'Afrique était le plus élevé, non seulement de toute l'Afrique sub-saharienne, mais également de nombreux autres Etats d'Asie ou d'Amérique du sud[952].

SECTION 4 : AMELIORATION DES SERVICES POSTAUX

Au Congo, l'un des soucis majeurs des Occidentaux qui y arrivaient depuis l'époque de l'EIC, était de trouver des voies et moyens pour communiquer avec leurs familles restées en Europe, de transmettre dans les meilleurs délais les rapports à la hiérarchie et ainsi rompre « *l'isolement qui pesait parfois lourd* »[953].

C'est dans ce cadre qu'un système postal est officiellement institué dès la fondation de l'EIC[954]. Jusqu'à la construction et à l'exploitation des routes, ce service est resté tributaire du portage humain pour convoyer le courrier intérieur. Mais plusieurs difficultés entravaient ce type de transport : l'incertitude des pistes

---

Interracial pour Congolais, école ménagère, écoles primaires, foyer social et une pouponnière (à Bagira) ; Athénée Royal d'Ibanda, Collège de la Victoire (à Ibanda), école de filles, écoles primaires laïques officielles (ELO) Nyamugo, Kadutu et Chimpunda, Athénée de Kadutu, école de filles, pensionnat Albert Ier (Kadutu) à Bukavu. MOELLER DE LADDERSOUS, A.J., *op.cit.*, passim. Dès les débuts des années 1930, les compagnies privées commencent à créer des écoles. RISASI Laurent et BASUBI TONI, interviews citées ; RUKATA ZIHALIRWA, 79 ans, ancien enseignant, interviewé à Bukavu, le 15 mars 2012.

951 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA*, Rapp. Ann (49)1, CDD Van de Ghinste, Rapport politique 1er trimestre 1928, District du Kivu, Costermansville le 3 août 1928, p. 45.

952 UROME, *op.cit.*, p. 364.

953 DECEUNINCK, V., *op.cit.*, p. 57.

954 STOCKMANS, CH., *Congo Belge et Ruanda-Urundi, Septante-sept ans d'histoire postale en Afrique centrale 1885 – 1962*, (www.congoposte.be/), consulté *le 29 octobre 2013. La poste est officiellement créée au Congo en 1885. Ce précieux document retrace l'histoire de la poste au Congo belge avec des images à l'appui de 1886 à 1960.*

qu'empruntaient les porteurs à cause des animaux féroces, la traversée des régions et des peuples inconnus, les distances à parcourir à pied, le retard dans la transmission du courrier, la perte des plis, ... et surtout la « disparition » des convoyeurs de courrier pour des raisons souvent inavouées. Cette dernière difficulté préoccupa davantage l'autorité coloniale telle qu'elle l'exprime dans nombre de correspondances dont voici un échantillon : « *J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que le convoyeur de courrier, Kilago, parti d'Uvira le 28 avril dernier, chargé d'un pli urgent pour Kilawa – quelques lettres et une boîte en zinc destiné à Mr le Commissaire général Henri – a abandonné son courrier à un indigène, un peu avant Luvungi, et s'est enfui avec un albini -, je me fais informer journellement si ce convoyeur n'est pas rentré chez lui, au village de Kabare.*

Le même cas s'est présenté vers Baraka, le convoyeur Kasimoto, ayant abandonné son sac postal dans la brousse, un peu après Kiri. Heureusement, ce sac fut découvert, par hasard, le lendemain, par Mr l'agent militaire Jussiant qui occupe cet endroit avec un détachement. J'ai aussitôt prévenu Mr. Van Damme qui fait faire des recherches par les policiers près de Luvungi, au village d'origine de ce convoyeur.

Cette mauvaise volonté a commencé à se manifester chez ces gens, dès qu'ils apprennent que certains d'entre eux étaient punis à Kilawa ainsi qu'à Uvira, par suite de leur arrivée tardive à destination »[955].

Cette correspondance expose la peine qu'éprouve le Percepteur des postes d'Uvira à comprendre le comportement de ses employés dans l'exercice de leur fonction. Certes, c'est une situation exceptionnelle parce que pendant les hostilités, le Commissaire de District s'est retiré à Kilawa vers le Moyen Plateau. Or, avec la conduite de certains agents postaux, il est difficile de lui faire parvenir le courrier qui, peut-être, contient des instructions de la hiérarchie et des dispositions à prendre pendant la guerre.

Néanmoins, l'attitude des convoyeurs de courrier est compréhensible. Pendant la guerre, chacun cherche à se protéger. Mais les responsables administratifs de la colonie exposent la vie de leurs agents. En outre, les autorités ne réalisent pas que le retard dans la transmission du courrier est dû à la situation de l'heure. Elles n'hésitent pas à infliger des peines d'emprisonnement, des fouets, des amendes, la privation de salaires, ... aux convoyeurs qui arrivent avec retard à destination, en dépit des justifications fournies. C'est pourquoi, Kilago et Kasimoto n'ont trouvé mieux que d'abandonner le courrier et de prendre le large.

A partir de la deuxième moitié de la décennie 1920, le tracé et l'exploitation des routes contrarient peu à peu l'emprise du portage sur la société congolaise. Le service postal en tire progressivement profit à un triple niveau. D'abord, la route permet au service postal de s'étendre, à la fin de 1953, dans tous les territoires du

[955] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 16.081, Lettre du Percepteur des Postes au CDD à Kilawa sur le service postal Uvira, Uvira le 13 mai 1915.

Kivu-Maniema[956]. On dénombre, à cette époque, au total 6 grands bureaux de perceptions, 15 sous-perceptions et 5 bureaux auxiliaires[957]. Tous ces bureaux postaux sont situés sur les grands axes routiers qui permettent aux véhicules-courrier de les atteindre plus rapidement et plus facilement.

Le deuxième apport non moins négligeable des routes en faveur du service postal est lié à la fluidité et à la protection des envois postaux. Les routes réduisent sensiblement les distances à parcourir par les facteurs. En 1953, les porteurs et les facteurs cyclistes n'exercent plus que sur les tronçons Uvira-Usumbura (35 km), Kabare-Bukavu (14 km), Masisi-Kirotshe (64 km), Goma-Gisenyi (2 km), Goma-Kirotshe (36 km), Beni-Mutwanga (52 km) et Shabunda-Kamituga (50 km). A Bukavu, les facteurs distribuent les courriers à vélo. Grâce à la voirie urbaine bien asphaltée, on les voit sillonner les rues du centre urbain d'Ibanda et des Centres extra-coutumiers de Kadutu et de Bagira à la recherche des domiciles des destinataires d'envois postaux[958].

Désormais, aucun facteur n'a plus l'obligation de couvrir plus de 60 km pour transporter le courrier. C'est une grande révolution dans la transmission du courrier et dans l'allègement de la tâche des facteurs qui disposent alors de bicyclettes dans l'exercice de leur tâche.

Quant aux autres bureaux postaux, ils sont hebdomadairement reliés par des camions-courrier qui assurent aussi le transport des voyageurs. Pour y arriver, des conventions postales sont passées entre le Service Provincial des Postes et les Sociétés de transport. C'est ainsi qu'en 1952, une convention est conclue avec la TRANSKAT pour le transport des envois postaux deux fois par semaine sur la ligne Kindu-Pangi-Kalima-Kindu. Durant la même année, le transport des envois postaux sur la ligne Kasongo-Kabambare est remplacé par celui de Kabambare-Kasongo, présentant plus d'avantages au point de vue rapidité et régularité[959].

Dans ses mémoires, Valère Deceuninck, ancien agent de l'administration coloniale, raconte son expérience de la poste et de l'utilité des routes au Kwango à partir de 1949 : « *Le courrier arrivait en principe une fois par semaine. La réalité était différente. Les localités de brousse recevaient le courrier par pli postal du chef-lieu du district, Kikwit dans ce cas. Les employés de la poste remplissaient le pli au fur et à mesure de l'arrivée du courrier. Ils fermaient le pli le jour du départ du camion-courrier à destination de Kahemba, via Kanza. Le camion amenait également les vivres, l'essence et le pétrole, commandés par correspondance dans les magasins de Kikwit. Le grand inconvénient de ce système est que le chauffeur du camion oubliait parfois de s'arrêter à Kianza. Il déposait son*

[956] Document n° 6 : Photographie de la grande poste de Bukavu, annexe, chapitre quatrième, p. 31.
[957] Bruxelles, Min. AE, A.A., RA/CB, portefeuille 246, postes-Kivu 1953.
[958] KIMENGELE KIBASOMBA, témoin cité.
[959] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB,* portefeuille 246, Van Parys, M., Chef du Service Provincial des Postes, Situation poste Kivu, Bukavu le 25 janvier 1953. Hormis les véhicules propres au Service des postes, on louait les services de la Transkat, de l'Otraco, de la Sotraco, du Vicicongo et des privés pour le transport du courrier.

chargement à son retour le lendemain s'il n'avait pas déchargé tout à Kahemba. Dans ce cas, il retournait tout droit à Kikwit sans passer par Kianza. Il s'ensuivait une pénurie momentanée de vivres, d'essence et de pétrole. Sans essence, pas de transport. Sans pétrole, pas de lumière. C'était gênant »[960].

Un autre avantage que les services postaux ont tiré des routes et du transport routier s'observe dans l'augmentation du nombre de courriers expédiés et affranchis, ce qui a un effet multiplicateur dans les recettes des postes et du service douanier[961].

SECTION 5 : DIFFEREND ET CONCURRENCE SUSCITES PAR LA ROUTE

La *chaussée coloniale* a suscité plusieurs divergences entre les différents acteurs impliqués dans le processus de sa conception, de son établissement et de son maintien en bon état. Elle s'est butée à la concurrence des autres voies de communication, singulièrement le chemin de fer, et a été pour beaucoup dans la régression du portage au Kivu-Maniema.

1. Divergences entre constructeurs des routes[962]

Durant le processus d'établissement du réseau routier du Kivu-Maniema, une synergie d'efforts et une collaboration étroite s'est dégagée entre les différents acteurs. Néanmoins, à certaines occasions, les violons étaient loin de s'accorder entre eux.

Trois types de divergences intéressent cette étude : le désaccord dû aux demandes de remboursement des frais engagés par les sociétés minières dans la construction et l'entretien des routes, le différend autour de l'implantation de la route devant traverser le Parc National Albert en territoire de Rutshuru et la controverse au sujet de « l'affaire Valette » en territoire de Kabare.

1.1. Le rachat des routes construites par les privés

Avant 1928, la Colonie travaillait en solo dans la construction des routes au Kivu-Maniema. A la création du CNKi, les initiateurs lui ont assigné un objectif important : construire des routes dans les domaines qu'il doit exploiter. Dès lors, le CNKi et les autres sociétés minières s'engageaient dans la construction des routes.

En 1932, lors d'une réunion avec le Directeur Général du Ministère des Colonies, les représentants des sociétés minières à savoir le CNKi, la Symétain, la

---

[960] DECEUNINCK, V., *op.cit.*, pp. 57-58.

[961] En exemple, pour les recettes : 1949 : 226.273.815 frs, 1950 : 234.306.570 frs, 1951 : 10.719.627 frs. Pour les objets de correspondance à destinations de l'intérieur : 1951 : 3.293.267 et en 1952 : 3.978.485 ; et pour l'étranger 1.167.633 en 1951 et 961.077 en 1952. Bruxelles, Min. AE, AA, *RA/CB*, portefeuille 246, Rapport annuels 1950, 1951, 1952.

[962] Pour la commodité de l'exposé, les divergences survenues lors des projets de construction et après la mise en place des routes du Kivu-Maniema sont analysées dans cette partie du travail.

Belgika-or, la Minière de Kindu, la Bafwaboli, la Miluba, la MGL et la Minière du Maniema réclament : « *1°) que la Colonie rembourse les dépenses faites par elles pour la construction des routes ; 2°) que la Colonie achève le réseau routier nécessaire* »[963] . La réaction du Directeur Général du Ministère des colonies est plus que cinglante : « *J'ai répondu qu'en ce qui concerne le 1°, il ne fallait conserver aucun espoir de remboursement. Je leur ai simplement promis que, si la Colonie ne consentait pas à augmenter son intervention financière de 8.000 Frs pour la construction de routes, ce qui entraînerait de nouvelles dépenses pour les Sociétés, il pourrait être tenu compte des dépenses déjà faites par certaines d'entre elles en vue d'arriver à une juste répartition des charges. En ce qui concerne le 2°), je présenterai leur demande à Monsieur le Ministre* »[964].

Du côté des sociétés minières, on estime que l'Etat use des subterfuges pour fuir ses responsabilités et les surcharger d'une tâche qui ne leur incombe pas. Du côté de la Colonie, cette allégation est sans fondement car, « *On a fait de nombreuses découvertes minières dans une zone comprise entre le fleuve Congo, l'équateur et le méridien de Walikale, le 5° parallèle sud, mais que les gisements sont imparfaitement reliés au fleuve Congo et les produits miniers ne peuvent pas s'exporter* »[965]. C'est plutôt pour le bien des Sociétés qui disposeraient, au travers des routes à construire, des voies d'évacuation de leurs minerais. Il était donc logique, aux yeux de l'administration coloniale, qu'elles interviennent financièrement et matériellement à l'établissement du réseau routier au Maniema.

Cette politique de Ping-pong n'aboutit à rien de concret, si ce n'est à l'ouverture de nouvelles concertations entre les sociétés minières et la Colonie. C'est ainsi que dans sa lettre du 9 mai 1933 adressée aux sociétés minières appelées à s'occuper de la construction et de l'entretien des routes Kindu-Shabunda, Wamaza-Saramabila, Kampene-Kama et Punia-Hama, l'Administrateur Général des Colonies écrit : « *Lors de la réunion tenue le 24 février dernier au Département des Colonies, à l'effet d'examiner les modalités d'exécution du réseau routier dans la région minière du Maniema, les représentants des Sociétés intéressées ont marqué leur accord au sujet de la proposition suivante :* [...] *la Colonie intervenant dans les dépenses de construction de ces routes pour une somme forfaitaire de 700.000 Frs., mais l'entretien de ces routes étant à faire par les soins et aux frais des Sociétés pendant 5 ans à partir de la date de leur achèvement* »[966].

Faisant suite à cette correspondance, une convention est signée le 8 juin 1933 entre les Sociétés minières et la Colonie au sujet de l'entretien du réseau routier du Kivu-Maniema. Selon cette convention, « *pendant cinq années, à dater de l'achèvement de la construction, l'entretien de la route sera assuré par la « Société ». Cet entretien sera*

---

[963] Bruxelles, Min. AE ? A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, Camus, Directeur Général du Ministère des Colonies, Note pour Monsieur le Ministre, 1932.
[964] Ibid.
[965] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, Directeur Général, Les routes du Maniema, de quoi s'agit-il ?, sans date.
[966] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, Administrateur Général des colonies, Lettre du 9 mai 1933 aux Compagnies minières des Grands-Lacs africains.

complètement à charge des « Sociétés minières » qui verseront à la Colonie, à titre de contribution forfaitaire, ensemble, une somme de 500 Frs par Kilomètre et par an »[967].

Pour alléger sa charge en matière de construction et d'entretien des routes, l'Etat colonial avait résolu de confier aux circonscriptions indigènes dès 1933 la plupart des routes jadis gérées par lui. C'est alors qu'est intervenue la nouvelle classification routière qui intégrait certaines routes privées dans les RIG[968]. A cette occasion, les sociétés privées ont demandé à la Colonie de racheter les routes qu'elles avaient construites ou aménagées à leurs propres frais.

Entretemps, Lefranc, Administrateur de la MGL, qui venait de passer un mois au Kivu, ferma la route Nyangezi-Mwenga aux colons en 1932. Exaspéré par cet acte, l'Administrateur-délégué de la Société Immobilière au Kivu (SIMAK), une filiale du CNKi, adressa une lettre au Président du Conseil d'Administration de la MGL en ces termes : « *il* [Monsieur Lefranc] *a décidé de faire mettre une barrière sur la route de la MGL, à l'endroit où cette route entre dans les réserves minières de cette société, c'est-à-dire au Km 13 de la route Nyangezi-Mwenga. Une grande plaque a été posée à l'origine de cette route à N'Gweshe avec l'inscription « Danger. Route privée M.G.L.-Passage interdit – Barrière à 13 km ». Il s'ensuit que les planteurs de N'Gweshe ne peuvent plus prendre cette route qu'ils utilisaient à défaut de la route Costermansville – N'Gweshe dont les travaux entrepris par notre société (CNKi), pour votre compte, ont été arrêtés à votre demande* »[969].

En 1933, l'Administrateur délégué de la MGL réclame au Ministre des Colonies le rachat de la route Nyangezi-Kamituga construite par « sa » Société minière parce que les colons l'exploitent gratuitement et que la CEFAKI venait d'installer une gare au carrefour de la route MGL avec la route principale Costermansville–Uvira à Nyangezi. Voici sa réclamation *: « Il est bien évident que les colons, auxquels notre route procure l'avantage d'une réduction de leurs transports de et vers Uvira, port d'entrée et d'évacuation du Kivu, n'ont aucun intérêt à faire un détour par Costermansville.* [...]. *Nous ne pouvons donc pas renoncer à réclamer le rachat de notre route par la Colonie ; mais tenant compte de ses difficultés budgétaires actuelles nous nous bornons pour le moment à demander que le Gouvernement prenne en charge l'entretien du tronçon de notre route utilisé par les particuliers. Nous pourrions éventuellement faire ce travail pour le compte du Gouvernement à prix coûtant* »[970].

A ce niveau, le problème réside dans le fait qu'il y a des particuliers qui utilisent indûment une route privée appartenant à la MGL. Comme la MGL ne disposait d'aucun moyen coercitif pour exiger le payement des taxes et des péages

---

[967] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1235, Convention du 8 juin 1933 entre la Colonie et les Sociétés minières sur l'entretien des routes au Kivu-Maniema.

[968] Voir supra, chapitre premier.

[969] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille n° 4809, Baron de Cuvelier, Secrétaire Général et M. Hansen Administrateur-délégué de la Société Immobilière au Kivu, lettre adressée au Président du Conseil d'administration de la MGL, Bruxelles, le 18 juillet 1932.

[970] Bruxelles, Amin. AE, .A., *T.P.*, portefeuille 1107, Administrateur Général Délégué MGL, Lettre du 30 mars 1933 au Ministre des Colonies.

sur sa route, elle s'adresse à l'Etat pour que celui-ci reprenne la route moyennant remboursement des sommes investies dans sa construction.

Du côté du Gouvernement colonial, la demande de la MGL est simplement un piège dans lequel on ne saurait tomber. S'il parvient à racheter la route MGL, ce serait une injustice parce que les autres sociétés l'avaient demandé depuis longtemps[971]. D'autre part, même la MGL reconnait que l'Etat colonial est en difficulté financière. Où trouver alors des fonds pour racheter les routes de toutes les Sociétés minières et en même temps faire fonctionner les rouages de l'administration sans rupture de moyens financiers ?

Pour couper court à la controverse, le Gouverneur Général donna son avis en ces termes : « *pour ce qui concerne la proposition de la MGL relative à la continuation, par la MGL, des travaux d'entretien pour compte de la Colonie, à prix coûtant, je m'y oppose radicalement.* […]. *Eventuellement si la Compagnie Minière veut se charger de l'entretien, la Colonie pourrait intervenir financièrement dans les frais, à raison d'un forfait annuel, que je propose de limiter à 31.500 Frs. Les payements se feraient par trimestre, à terme échu* »[972].

Cette polémique a mobilisé depuis 1932 les responsables de la MGL contre le Gouvernement colonial. Elle s'est momentanément estompée, la MGL ayant confirmé son intention d'entretenir en 1935, les 103 km de la route Nyangezi-Mwenga[973].

Mais les sociétés minières ne s'avouent pas vaincues pour autant. Elles continuent à harceler le Gouvernement colonial. C'est ainsi qu'en 1940, en réponse à une lettre, le Secrétaire Général du Ministère des Colonies écrit : *« Par votre lettre n° M/738, du 26 avril dernier, vous voulez bien attirer mon attention sur les frais supportés par Votre Société, depuis 1936, pour l'entretien et le parachèvement du réseau routier dans la région minière. Vous sollicitez le remboursement des dépenses en question. D'autre part, vous désireriez obtenir, de la part de la Colonie, une promesse de remboursement des frais que Votre Société exposerait encore, à l'avenir, pour l'entretien du réseau en question.*

En ce qui concerne le passé, il ne m'est pas possible de donner une suite favorable à votre demande, si les dépenses en question ont été faites par votre Société sans qu'elle ait obtenu, au préalable, une promesse de participation de la Colonie dans ces frais.

Quant à l'avenir, je ne m'oppose pas à ce que la question de l'entretien de ce réseau fasse l'objet d'un nouvel examen. En tout cas, il ne pourrait être envisagé de donner carte blanche à votre Société pour cet entretien avec simple engagement de la part de la Colonie de vous rembourser toutes les dépenses.

Si les Autorités d'Afrique estiment que ces routes ont acquis actuellement un caractère d'intérêt général, justifiant une intervention de la Colonie dans les frais d'entretien, il doit être entendu que chaque cas particulier fera l'objet d'un examen spécial pour déterminer la

---

[971] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1143, Tilkens, A., Gouverneur Général, Lettre du 4 octobre 1933 portant sur l'utilisation par colons de la route minière Nyangezi-Mwenga au Ministre des Colonies.

[972] *Ibid.*

[973] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 114, Directeur Général Délégué, Lettre au Ministre des Colonies, Bruxelles 13 mars 1935.

part de la Colonie dans les charges d'entretien et pour fixer forfaitairement la participation de la Colonie dans les frais »[974].

Après plusieurs années de tergiversation, l'Etat accepte, à partir de 1942, de racheter la plupart des routes privées et d'en être le seul maître dans la gestion du réseau routier de la colonie. La tension baissa alors d'un cran. Dorénavant, les relations entre les sociétés privées et l'Etat colonial redeviennent cordiales et la synergie d'efforts pour une mise en valeur harmonieuse du Kivu-Maniema se poursuit sans relâche.

1.2. Le désaccord au sujet de la construction de la route Rutshuru-Ruhengeri

Pour Patricia Van Schuylenbergh, le décret constitutif du 9 juillet 1926 qui dotait le PNA d'un statut parastatal jouissant d'une personnalité civile « […] *concourut à tendre les relations entre la direction du Parc et les autorités locales et il aboutit à des rivalités constantes d'intérêts avec les entreprises du colonat, dans des conditions aggravées par la poussée démographique des populations avoisinant le Parc* »[975]. Le différend qui opposa les colons affiliés à l'UNAKI et à la FEDACOL[976] au Parc National Albert (PNA, actuellement Parc des Virunga) avait pour enjeu la construction d'une liaison routière directe Rutshuru-Ruhengeri, au Ruanda-Urundi devant traverser le PNA.

En 1930, les colons du Kivu demandent à l'administration provinciale de construire une piste directe entre Rutshuru-Bunagana-Ruhengeri. L'administration se réfère aux responsables du PNA pour s'enquérir de leur avis. Après examen, le Parc National Albert s'oppose catégoriquement à la construction de cette route parce que, estimait-il, elle porterait préjudice à la protection de la faune et de la flore de cette réserve intégrale[977].

Convaincu de l'avis du Directeur du PNA, Alfred Moeller, Gouverneur de la Province de Stanleyville décide, en mars 1931, d'abandonner ce projet parce que la route à construire ne se justifie pas[978]. Toutefois, en 1936, Joseph Noirot, nouveau Gouverneur de la Province de Costermansville prend parti en faveur des colons. Il fait étudier le tracé et fait lancer les travaux de construction. Une dizaine de kilomètres de route sont construits en territoire de Rutshuru. Mais à cause des

---

974 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1143, Secrétaire Général, Lettre au responsable de la Société Belgikaor.

975 VAN SCHUYLENBERGH, P., « Les parcs nationaux du Congo belge », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, p. 158.

976 UNAKI (Union des Agriculteurs du Kivu) et la FEDACOL (Fédération des Associations de Colons et des Classes Moyennes Congolaises). Il s'agit de deux grandes corporations de colons du Kivu dont l'objectif principal était la défense des intérêts de leurs membres.

977 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, V. Van Straelen, Affaire liaison routière Rutshuru-Ruhengeri à travers le PNA.

978 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, A. Moeller, Affaire liaison routière Rutshuru-Ruhengeri à travers le PNA, Stanleyville le 22 mars 1931.

réactions du PNA, le Gouvernement Général fait suspendre les travaux au grand dam des colons de la région.

En 1939, le service des douanes et les colons membres de l'UNAKI et de la FEDACOL installés à Rutshuru et à Ruhengeri reviennent à la charge et exigent la construction immédiate de la liaison Rutshuru-Ruhengeri parce qu'elle est jugée plus économique (55 km seulement au lieu de 140 km à parcourir entre Ruhengeri et Rutshuru via Goma). Encore une fois, le Ministère des Colonies renvoie la requête des colons au Directeur Général du PNA, dont voici un extrait : « […] *Aujourd'hui nous n'hésitons pas à vous demander de tout mettre en œuvre pour éviter qu'une piste automobile traverse le Parc National Albert entre les monts Sabinyo et Visoke. En effet, la végétation de cette région, et principalement les peuplements de bambous, méritent une protection toute particulière. C'est déjà à contrecœur que, lors de l'établissement des limites définitives, en 1934, nous avons laissé exclure du Parc plusieurs portions de forêt primitivement placées sous le régime du territoire-annexe. Depuis lors, nous avons même jugé nécessaire d'interdire le tourisme dans ce secteur. La construction d'une route pour automobile à travers une réserve intégrale signifie, outre les abattages nécessités par l'établissement de la piste, qu'il faudra prévoir le ravitaillement en bois de chauffage des travailleurs, et autoriser la circulation, difficilement contrôlée, des porteurs de vivres. Pendant toute la durée des travaux, les abus, y compris les faits de chasse, seront difficiles sinon impossibles à réprimer. Après l'achèvement de la route, ces inconvénients s'atténueront, mais sans toutefois disparaître complètement.*

Dans ces conditions, notre Comité considère qu'il est de son devoir de s'opposer à une entreprise qui consacrerait la ruine de l'œuvre de l'Institut dans une des plus belles et des plus intéressantes régions du Parc National Albert »[979].

Les raisons avancées par Van Straelen, Directeur du PNA, sont fondées parce qu'il sera difficile aux autorités de cette réserve naturelle intégrale d'assurer la protection de la faune et de la flore le long de la route qui la traverserait. En effet, les vrombissements de moteurs peuvent effrayer les animaux sauvages qui chercheraient à émigrer vers d'autres endroits plus paisibles. D'autre part, les autochtones qui ne digèrent pas toujours l'érection d'une réserve naturelle sur les terres qui leur fournissent depuis la nuit des temps nourriture, viande, bois de chauffage, de construction et d'œuvre, etc. et dont l'accès leur est désormais interdit sans, à leurs yeux, aucune raison plausible, en profiteraient pour se lancer dans le braconnage et d'autres actions nuisibles au parc. En revanche, le Congo belge étant une colonie d'exploitation, peut-on sacrifier des activités économiques d'envergure pouvant faire des rentrées financières significatives en peu de temps et continuer à emprunter la voie de Goma qui n'est qu'un détour inutilement coûteux ? Autrement, il faut emprunter la liaison Gisoro (en Uganda) et poursuivre vers Ruhengeri. Cette

[979] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, V. Van Straelen, Lettre à Monsieur le Ministre des colonies.

voie est directe et courte mais elle exige la traversée de deux frontières (Congo-Uganda, Uganda-Ruanda), ce qui est très onéreux pour les colons.

Le 22 juin 1947, lors de sa tournée d'inspection au Congo belge, le Prince Régent Charles arrive à Rutshuru. A cette occasion, les Colons lui remettent une requête à propos de la construction d'une liaison directe Rutshuru-Ruhengeri à travers le PNA. Pour eux, la route demandée procurerait les avantages suivants : « *un raccourci de plus ou moins 30 km, éviter le passage des deux douanes d'entrée et de sortie de l'Uganda, une liaison naturelle et beaucoup plus facile entre les populations installées aux limites Est et Ouest du PNA qui appartiennent à la même race et qui se marient entre elles, faciliter l'accès aux travailleurs saisonniers ruandais à Rutshuru où sévit toujours une grande pénurie de M.O.I., défendre l'avenir de Rutshuru et parer à la difficulté croissante du recrutement en territoire de Lubero où règne une concurrence des exploitations minières* »[980].

De retour en Belgique, le Prince Régent transmet la requête des colons au service des Travaux Publics qui s'emploie à mener une étude pour l'établissement de la liaison tant réclamée. Mais aucune suite favorable n'est réservée au projet à cause de l'opposition de la Direction du PNA, des difficultés d'ordre technique inhérentes au terrain et de l'intérêt économique réduit que représentait la liaison[981].

En 1955, les colons, animés d'un esprit jusqu'au-boutiste, relancent le dossier. Cette fois, ils projettent de construire une nouvelle route partant des environs de Bunagana (poste frontière sur la route Rutshuru-Gisoro, en Uganda) et rejoignant Tsharubindi en contournant par le Nord-Ouest le volcan Sabinyo, point commun des frontières du Congo belge, de l'Uganda et du Ruanda-Urundi[982].

Ce nouveau tracé attira l'attention des autorités métropolitaines dont la réaction ne se fit pas attendre : « *Il faudrait tenir compte de ce que : 1) la route projetée éviterait à nos populations le contact avec les populations de l'Uganda (fraude de marchandises, de devises, etc.) ; 2) la route Rutshuru-Goma peut être coupée à tout moment par une coulée de lave ; 3) la Force Publique ne peut pas se rendre à Ruhengeri via Gisoro ; 4) le tracé proposé présente, pour le parc, beaucoup moins d'inconvénients que celui proposé autrefois entre le Sabinyo et le Visoke* »[983].

Ces explications sont plausibles. Elles dénotent la volonté de l'autorité à trouver une solution durable au problème. Une question reste cependant posée : comment faire passer cette liaison en territoire ougandais sans avoir des démêlés avec le gouvernement britannique ? Pour éviter tout problème, on a pensé qu'il fallait

---

[980] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, J. Martin, Lettre à Monsieur le Président de l'UNAKI Butembo, Rutshuru, le 17 janvier 1956.

[981] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, C. Dupont, Lettre au Gouverneur Général sur la liaison Rutshuru-Ruhengeri, le 21 novembre 1956. Cette route exige la traversée de trois douanes, ce qui la rend plus onéreuse sur une très courte distance (30 km).

[982] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, E. Dangotte, Note sur un projet de route reliant les chefs-lieux des territoires de Rutshuru (Congo Belge) et de Ruhengeri (Ruanda), Bruxelles le 14 avril 1955.

[983] Bruxelles, Min. AE, A.A, *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, J. Cattor, J., Note pour Monsieur l'Administrateur des colonies, Bruxelles le 25 novembre 1954.

louer pour une longue durée (99 ans)[984], le petit triangle Bunagana-Sabinyo-Gahinga (à peu près 20 km²) qui pourrait être incorporé dans le PNA de manière à éviter que les habitants de l'Uganda ne s'établissent le long de la route projetée[985].

La Direction du PNA s'opposa avec énergie et conviction à la construction d'une route qui, prétendait-elle, n'avait aucune justification économique, malgré le nouveau tracé. Pour elle, le projet routier compromettait définitivement la réserve intégrale de flore et de faune située dans un des sites les plus caractéristiques du domaine protégé ; la route amorcera le déboisement, modifiera la pluviosité, changera toute l'hydrographie de la région et aura des conséquences funestes dans un avenir rapproché sur le sort des populations qui y vivent[986].

Pendant ce temps, en 1956, le Conseiller militaire du 11e bataillon campé à Rumangabo trouve la construction de la route judicieuse car elle permettrait, en cas de nécessité, d'amener des troupes au Ruanda-Urundi en un laps de temps relativement court[987]. Quant à l'Inspecteur Royal des Colonies, responsable du service de Sûreté, « *la Colonie n'a certainement aucun intérêt à faciliter les contacts des indigènes du Congo Belge et du Ruanda-Urundi avec les populations d'un pays où les mouvements nationalistes prennent de l'ampleur. Le « Uganda National Congress » notamment vient de publier ses revendications : « Immediate self-government* » »[988] écrit-il.

Tous ces avis contradictoires n'ont pas permis à l'autorité coloniale de prendre la décision qui s'imposait, d'autant plus que les autorités du Ruanda-Urundi et de la Province du Kivu estimaient que la route ne représentait aucun intérêt économique à cause de trois raisons : les études faites ont évalué le coût du projet à 25 millions, ce qui est exorbitant pour une distance de 30 km[989]. Ensuite, on s'est rendu compte que le projet était toujours tributaire d'un passage dans le Parc National Albert et de l'Uganda, et que le trafic de cette époque sur la partie de la route située au Kivu était surtout constitué par des exportations du Kivu vers Kampala. Lorsque la liaison Rutshuru-Kasese (Uganda) déjà mise en adjudication sera réalisée au début de l'année 1958, le trafic sera détourné au profit de cette nouvelle voie.

Jusqu'à l'indépendance du Congo belge, la controverse entre les colons, l'administration publique et le PNA a entravé l'établissement d'une route directe de 30 km entre Rutshuru et Ruhengeri.

---

984 Il s'agit d'un bail emphytéotique.

985 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, J. Cattor, J., *op. cit*.

986 Goma, archives de l'ICCN, *Dossier routes dans le Parc National Albert*, compte-rendu de la réunion des responsables du PNA, Rumangabo, 23 avril 1955, p. 2.

987 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P*, portefeuille 704, Liasse E22, Colonel L. Van Inhout, Note pour la 3/2 du 22 février 1956.

988 Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E22, C. Dupont, Note pour la 3ème Direction Générale 2e Direction, Bruxelles le 31 mars 1956. Il s'agit de la revendication d'une administration autonome des autochtones.

989 Goma, Archives de l'ICCN, *Dossier routes dans le Parc National Albert,* projet route à travers le PNA, 1956.

1.3. La question de la route Walungu-Kaniola-Kitutu

Cette question, appelée aussi « *affaire Valette* », a opposé le colon Joseph Valette[990] à la Colonie au sujet de la route d'intérêt local qu'il avait construite entre Ihembe et Kaniola en territoire de Kabare. En effet, ayant obtenu avant la Deuxième Guerre mondiale du Comité National du Kivu une concession agricole à Karwabulanga et une concession forestière à Mushwere, le colon Valette a construit, à ses propres frais :

- une route de 4 km depuis Walungu jusqu'au pont de la Chimembe-Kaniola avec caniveaux tous les 100/200 m et un pont en matériaux durables sur la rivière Tsheniange. Cette route avait une largeur minimum de 4 m et était carrossable en tout temps pour les véhicules de 5 tonnes ;
- cette route était reprise avec les mêmes caractéristiques sur une distance de 3 km 600 à partir du pont de Chimembe (sortie de Karwabulanga) vers Kitutu ;
- un tracé de 3 m de large sur un parcours de 1 Km 800 vers Kitutu et un tronçon de reconnaissance de 2 m de large sur 1 Km 630[991].

En 1951, l'administration coloniale décide de relier Walungu, le chef-lieu de la chefferie de Ngweshe à Ihembe, chef-lieu de la chefferie de Nanindja afin d'ouvrir cette dernière entité à la colonisation. A cette occasion, l'administration lève l'option de reprendre le tronçon routier construit par le colon Valette et qui constitue la première partie de cette liaison et cela, sans aucune indemnisation. Il s'agit au total de 18 km de routes construites par le colon dont 15 km font partie de RIL. Surpris par cette décision unilatérale, le colon Valette réclama une indemnisation de 220.000 francs[992].

Pour l'administration, Joseph Valette ne peut prétendre à aucune indemnisation parce que l'autorisation de construire une route sur terre domaniale est généralement assortie de la condition suivante : « *Le Gouverneur Général pourra, dans tous les cas, déclarer d'intérêt local ou d'intérêt général et reprendre pour les circonscriptions indigènes ou pour la Colonie, toute route construite conformément à ces dispositions* […], *dès qu'il apparaîtra qu'elle a fait naître ou développer l'activité économique de la région, du fait que des tiers l'utiliseraient ou qu'elle servirait à une autre région* […].

---

[990] Joseph Valette était Président d'une association des colons au Kivu-Maniema. Il était également au centre d'un conflit de travail en 1954. Ce conflit fit l'objet d'une enquête pour dénoncer les pratiques inhumaines des Planteurs au sujet du contrat de travail et de la rémunération des ouvriers congolais. Voir à ce sujet, par LEONARD, G., « Un divorce belge. Expériences contrastées du planteur belge de café au Kivu (1945-1960) », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al., *op.cit.,* p. 219. Maurice Willaert, Administrateur du territoire de Kabare puis Gouverneur du Kivu, trouvait Joseph Valette compétent, courtois, sachant conduire sa main-d'œuvre et ses affaires. WILLAERT, M., *op.cit.,* p. 31.

[991] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 704, Liasse E22, J. Valette, Lettre à Monsieur le Ministre des Colonies sur la route Walungu-Nanindja, Bukavu le 4 décembre 1954.

[992] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 704, Liasse E 22, C.D.D. Ch. t'Kint de Roodenbeke, Note sur l'affaire Valette, Bukavu le 27 août 1953.

Toutefois, en principe, ni la Colonie, ni les chefferies indigènes ne rembourseront ni les frais de construction, ni les frais d'entretien antérieurs, assumés par les particuliers »[993]. Joseph Valette avait reçu l'autorisation en bonne et due forme et, comme nul n'est censé ignorer la loi, il ne pouvait pas avoir gain de cause.

Le 8 mars 1955, le Gouverneur de la Province du Kivu, J.P. Brasseur écrit dans une lettre au Gouverneur Général du Congo belge : « *Je confirme le point de vue exprimé dans ces dernières correspondances concluant que Monsieur Valette n'a aucun titre à faire valoir vis-à-vis de la Colonie. Il a largement amorti ses investissements par des coupes de bois à Kitutu et par une plantation de quinquina qui fut, pendant plusieurs années, florissante. Normalement, il devait certainement beaucoup aux populations indigènes mais il ne leur a rendu qu'intransigeance* »[994].

La décision du Gouverneur Général de ne pas indemniser Joseph Valette est logique parce que la loi était claire et Valette le savait bien dans la mesure où c'était une pratique de mise partout dans la colonie. Toutefois, cette mesure semble être très rigoureuse et donne l'impression de cacher un certain acharnement contre le colon car les sociétés minières ont, elles, été indemnisées à partir de 1942.

Le comportement de Valette mettait les autres coloniaux et les Congolais mal à l'aise. Les négociations menées par la Colonie en vue de l'exploitation de « ses routes » par l'administration et par les autres colons, sont restées vaines. Valette exigeait le payement préalable d'un droit de passage. Comme le note le Commissaire de District : « *Or l'intransigeance de Monsieur Valette a retardé de deux ans au moins la liaison de Kaniola à Ihembe et a coûté à la Chefferie de Ngweshe des débours évalué à plus d'1 million uniquement parce qu'il refusait que la route passe par ses concessions* »[995].

Pour nos témoins, Valette était un potentat. Il lui était reproché le manque de pitié envers ses ouvriers, la privation du salaire à la moindre absence et le refus de l'ouverture de la contrée de Nindja à la colonisation belge[996].

2. La concurrence route-rail-eau

La concurrence entre les voies de communication n'épargne pas certaines métropoles et colonies dans la première moitié du XX^{e} siècle. Concernant la Belgique par exemple, en 1948, Léopold Genicot, constate que « *Les « routes ferrées » qui se multiplient rapidement font aux chaussées une concurrence directe et désastreuse* »[997]. Une

---

[993] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, Portefeuille 704, Liasse E 22, E. Dangotte, Note pour Monsieur le Ministre sur l'affaire Valette, Bruxelles le 13 janvier 1955.

[994] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse E 22, J.P. Brasseur, Lettre à Monsieur le Gouverneur Général du Congo Belge sur la requête Valette, Bukavu le 8 mars 1955.

[995] Bruxelles, Min. AE, A.A., Le CDD t'Kint de Roodenbeke, *op.cit*.

[996] MAHESHE MATABARO, 89 ans, paysan, interviewé à Walungu, le 20 décembre 2013 ; MULUMEODERHWA K., témoin cité.

[997] GENICOT, L., *op.cit*., p. 57. Si en Belgique le chemin de fer, à son avènement, trouve une route bien tracée, au Congo belge par contre, c'est la route qui arrive après le chemin de fer.

décennie plus tard, Bernard Kayser et Jean Tricart[998] étudient la concurrence entre la route et le fer au Sénégal. Toutefois, les deux auteurs se limitent au transport d'arachide entre quelques localités de cette colonie. Quant à Jean Debrie, il souligne que la route représente le nouvel instrument qui modifie durablement tout aménagement du territoire conçu avant elle. Il ajoute que le choix des routes construites après le chemin de fer a désorganisé celui-ci, au point que la concurrence qui s'instaure entre les deux voies de communication bien avant 1950, perdure encore de nos jours[999].

Au Congo belge, la concurrence entre la route, la voie d'eau et le chemin de fer[1000] a été âpre, surtout au Kivu-Maniema où les trois voies de communication étaient très exploitées. E.J. Devroey exprime bien cette concurrence en ces termes : « *On a dit de l'Etat belge qu'il faisait penser à un père de famille qui aurait installé à ses frais, trois ou quatre de ses fils dans trois ou quatre épiceries rivales, situées sur le même carrefour* »[1001].

Cette pensée reflète à juste titre la situation antagonique dans laquelle les voies de communication établies au Congo belge ont évolué pendant toute la période coloniale. Au Kivu-Maniema, dès 1925, le réseau routier bouscule les habitudes et entraine une opposition entre ses usagers et les tenants des autres voies de communication, particulièrement le chemin de fer. Beaucoup de compagnies d'exploitation des lignes de chemin de fer et des transports lacustre et fluvial n'avaient pas vu de bon œil l'établissement du réseau routier surtout lorsque les routes avaient commencé à être construites parallèlement à d'autres voies de communication exploitées jusque-là.

Lorsqu'on observe les cartes routières du Kivu-Maniema[1002], on se rend compte que certaines routes sont effectivement parallèles au rail et aux voies d'eau qui, d'ailleurs, existaient depuis bien longtemps. C'est le cas de la route Kamaniola-Kalundu construite à côté de la voie ferrée de la CEFAKI, de la route Bukavu-Goma qui longe le lac Kivu par l'ouest, de la route Uvira-Baraka-Fizi-Kalembelembe-Albertville qui serpente sur la rive ouest du lac Tanganyika et de la route Kindu-Kibombo construite du côté ouest du chemin de fer reliant les deux localités du Maniema, etc.

---

[998] KAYSER, B. et TRICART, J., « Rail et route au Sénégal », in *Annales de Géographie*, LXVI, n° 356, 1957, p. 336.

[999] DEBRIE, J., « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'Ouest continentale francophone », in *Flux*, n° 70, octobre-décembre, 2007, p. 50-51.

[1000] Dès 1899, l'administration coloniale demande aux compagnies concessionnaires et aux firmes particulières d'aménager les sections navigables des principaux cours d'eau en vue de les faire participer au mouvement commercial portant sur les produits de traite locaux (ivoire, caoutchouc, produits du palmier à huile, etc.). GAMANDZORI, J., « *L'articulation fleuve-rail au Congo* », in D'ALMEIDA-TOPOR, H. et al. (éd.), *Les transports en Afrique (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, Collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, 1992, p. 119-120.

[1001] DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, … *op.cit*., p. 204.

[1002] Voir les cartes du Kivu-Maniema, en annexe.

Aux yeux des exploitants des voies d'eau et de fer, la route est un concurrent construit pour contrecarrer leur trafic. Leur crainte et leur réaction se justifient. Car au Kivu-Maniema, plus qu'ailleurs au Congo belge, la route a réussi à desservir les régions les plus riches de l'intérieur qui se trouvaient en marge des voies d'eau et de fer. Avec elle, le nécessiteux peut faire transporter ses biens car les camions s'arrêtent n'importe où à la demande du client. D'autre part, avec la route, certains transbordements et ruptures de charges sont évités, notamment entre Goma-Bukavu-Kamaniola et Kalundu.

C'est pourquoi, insistant sur l'influence qu'exerce la route au Congo, André Huybrechts note : « *Il s'agit d'une infrastructure qui multiplie les contacts entre les populations et qui est très largement accessible à une masse d'utilisateurs, petits et indépendants, de la part desquels n'est requise aucune aptitude particulière ou nouvelle et aucune formation préalable mais dont l'adaptation peut se faire graduellement* »[1003].

Grâce à la route, le trafic routier est devenu, à peu de temps, le plus important au Kivu-Maniema au grand dam des exploitants des anciennes voies de communication qui ont, depuis avant la Première Guerre mondiale, pignon sur rue.

La levée de bouclier contre la route atteint le paroxysme au Maniema dans les années 1930. C'est ainsi par exemple qu'à l'intention du Commissaire de District d'aménager la route Lokandu-Kindu pour permettre au médecin de l'Etat d'effectuer rapidement des visites médicales au poste garnison de Lokandu, le Directeur Général de la C.F.L., P. Camus réagit : « […] *il s'agit d'une route d'intérêt local, dans laquelle seront intégrés les tronçons de route Lokandu-RibaRiba-Elila construits antérieurement à l'initiative des indigènes.*

Nous ne voyons pas l'utilité que peut présenter la route pour le service médical ; attendu que tous les déplacements du Docteur prendront un temps assez long, pendant lequel il devra négliger le centre militaire important de Lokandu, et en tout état de cause notre médecin devra quand même intervenir à Kindu en cas d'urgence.

Nous attirons votre bienveillante attention sur la concurrence que cette route va créer à une voie de navigation existante dans laquelle le Gouvernement est intéressé au premier titre et sans qu'il en résulte, pour le commerce, un avantage quelconque. Le rôle militaire de cette voie n'est pas à retenir non plus, attendu que les troupes de Lokandu peuvent plus rapidement et avec moins de fatigue, être rendues par bateau à Kindu d'où, de toute façon, elles devraient continuer leur route pour emprunter la voie ferrée du 2è tronçon. De ce point de vue, il ne semble pas non plus que la route Lokandu-Kindu se justifie.

Nous vous demandons si les dépenses que nécessitera l'aménagement de cette voie ne pourraient être mieux utilisées à mettre en état des voies perpendiculaires à notre réseau, qui augmenteraient l'hinterland économique de ce dernier pour le plus grand bien des populations indigènes »[1004].

[1003] HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports ... », *art.cit.*, p. 140.

[1004] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1340, Camus, P., Lettre au Ministre des Colonies sur la route Lokandu-Kindu, Lokandu le 7 octobre 1936. Une autre correspondance de 1932 déclare : « [...]

Les allégations du responsable de la C.F.L. ne constituent en réalité qu'une fuite en avant, une échappatoire. Le vrai problème réside dans la crainte de la concurrence que la route à aménager allait occasionner pour les voies d'eau et de fer qui desservent jusque-là les localités de Lokandu, Riba-Riba et Kindu. Les mêmes ressentiments contre la route sont exprimés par les responsables d'autres compagnies de transport comme le CNKi, la CEFAKI et l'OTRACO.

Selon les objectifs du programme routier mis au point en 1921, le réseau routier est un complément aux voies d'eau et de fer[1005]. De la sorte, il était question de construire des routes uniquement perpendiculaires à ces voies. Mais, pourquoi l'Etat colonial est-il arrivé à construire des routes parallèles aux anciennes voies de communication ?

Pour Devroey, « *En réalité, on ne construit généralement pas de telles routes, mais bien des tronçons qui finissent par se raccorder. C'est ainsi que fréquemment des routes ont été construites perpendiculairement au rail auquel elles amènent les produits d'exploitations voisines appartenant parfois à un même organisme (cas des différents sièges d'une société minière) ou à un même groupe de sociétés. Pour faciliter les inspections ou encore pour assurer le ravitaillement en vivres indigènes qui, en tout cas, n'emprunteraient pas le chemin de fer, on a relié ces divers tronçons entre eux par des transversales au réseau routier initial et cet ensemble a fini par constituer une « route » parallèle au rail* »[1006].

Cette situation peut être appliquée aux voies d'eau qui sont aussi entrées en concurrence avec la route. Elle résulterait du manque d'un plan d'ensemble préétabli dans la construction du réseau routier du Congo belge en général et du Kivu-Maniema en particulier. On construisait les routes en fonction des besoins du moment ; c'est la raison pour laquelle on se retrouvait plus tard avec des routes parallèles à d'autres voies de communication.

Parfois, les ingénieurs constructeurs du rail étaient obligés d'aménager des routes pour assurer le ravitaillement des chantiers de chemin de fer. Ce fut le cas lors de la construction du B.C.K. : « *Au cours de la construction, les ingénieurs du B.C.K. se trouvèrent contraints de tracer des routes. En vue de supprimer le portage des vivres entreposés à Port-Francqui vers les chantiers en tête de ligne, une piste fut aménagée par des*

---

des particuliers organisent, le long de certaines parties de notre ligne de chemin de fer, des transports publics de voyageurs et de marchandises par véhicules automobiles [...]. *La concurrence qui est ainsi faite par ces entreprises ne peut pas nous laisser indifférents. En effet, comme le fait observer notre Direction d'Afrique, elle risque de compromettre gravement l'équilibre de nos recettes et de nos dépenses en détournant de notre trafic des marchandises taxées aux tarifs élevés par compensation aux bas tarifs que nous nous voyons dans l'obligation de consentir pour le transport des produits à l'exportation.* [...] *il n'existe, pour ceux qui se livrent à l'industrie des transports sur route, d'autres dispositions légales que celles de droit commun régissant les commissionnaires et transporteurs en général. Ils jouissent donc de la plus entière liberté pour l'établissement de leurs horaires, règlements, tarifs, etc. et ils échappent totalement au contrôle des pouvoirs publics.* » (Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P. A 46*, portefeuille 1147, Liasse concurrence, Direction de la C.F.L., lettre n° 699/SG.148 du 28 décembre 1932 à Monsieur le Ministre des Colonies à Bruxelles.).

[1005] La complémentarité entre les voies de communication au Kivu-Maniema est analysée au chapitre précédent.

[1006] DEVROEY, E-J., *Le réseau routier du Congo Belge et au Ruanda-Urundi*… op.cit., p. 207.

travailleurs Bakele et le ravitaillement fut acheminé par des auto-chenilles. En somme, la route qui longe aujourd'hui la voie ferrée à travers les territoires de Port-Francqui, Mweka, Demba et Luluabourg date de l'époque de la construction du chemin de fer. Elle double étroitement le chemin de fer jusqu'aux environs de Dibaya »[1007].

La concurrence entre le rail et la route intéresse le District du Kivu à partir de 1925. A ce niveau, « *les transporteurs routiers profitent de l'inconvénient du transbordement rail-route à Kamaniola alors qu'ils sont à même d'assurer un trafic de porte à porte et opposent leurs prix plus faibles et souvent négociables à ceux, plus élevés, du Cefaki* »[1008].

Pour mettre fin à la guéguerre entre les exploitants de différents moyens de transport coloniaux, il est créé le 8 novembre 1926, le Comité Permanent de Coordination des Transports au Congo (C.P.C.T.C.)[1009] dont les actions deviennent perceptibles au Kivu-Maniema à partir de 1933, période de l'amélioration des routes. Jugé inefficace, il est remplacé en 1954 par le Conseil Supérieur des Transports[1010] dépendant directement du Ministre des Colonies.

Selon cette politique, « *Dans la Colonie, le rail et la route doivent se compléter pour coopérer à la civilisation des populations, à la mise en valeur de diverses régions, en aidant à leur développement économique par la multiplication des moyens de transports. Il semble évidemment que le chemin de fer doit être, dans un pays neuf, la base de tout réseau de voies de communications qui seraient comme les affluents du chemin de fer.*
Il faut créer de nombreuses routes partant des gares du réseau ferré et s'enfonçant dans l'intérieur, afin que le trafic automobile puisse se développer et être utilisé rationnellement.
Ainsi compris, le trafic automobile est le complément du chemin de fer trop couteux à établir pour se ramifier ; ainsi ne se produirait aucune déperdition ni d'effort, ni de capitaux ; pas de double emploi dans un pays où, quoique l'on fasse, on n'arrivera jamais à développer suffisamment le réseau routier qui, avec les réseaux ferré et fluvial, est à la base du développement économique et de la civilisation »[1011].

Durant les années 1920-1930, la concurrence rail-route est aussi observée, dans les autres Districts de la Province Orientale. Ainsi, pour mettre fin à la discorde, Thèves, Directeur Général des Vicicongo, écrit au Gouverneur Général A. Tilkens, le 7 décembre 1933 : « *Monsieur le Commissaire de la Province de Costermansville m'a appris que dans le Kenya et l'Ouganda où la même situation se présentait, le Gouvernement avait*

[1007] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*, p. 30-31.
[1008] HUYBRECHTS, A., *Transports et structures et développement ... op.cit.*, p. 89.
[1009] Le C.P.C.T.C. avait pour mission d'obtenir des transporteurs le maximum de rendement par une organisation appropriée et principalement par une coordination des efforts. HUYBRECHTS, A., *Transports et structures et développement ... op.cit.*, p. 146.
[1010] Arrêté royal du 23 février 1954, *Bulletin officiel*, I, 1954, pp. 793-795.
[1011] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1147, Liasse concurrence, Lettre du Gouverneur Général à Monsieur le Ministre des Colonies, Léopoldville le 22 août 1934.

interdit le transport des marchandises par camions automobiles sur toutes les routes parallèles au rail ainsi que dans les endroits où existent des facilités de transport par chemin de fer »[1012].

Las des discussions interminables entre les transporteurs, le Gouverneur de Province arrête en 1944 : « *Le transport de marchandises par route est interdit sur les secteurs routiers : Goma-Costermansville, Kibombo-Kasongo, Kindu-Lokandu, Uvira-petite Ruzizi (vers Usumbura) à moins que le transport par eau ou par rail présente des inconvénients sérieux et des retards dommageables. Dans ce cas, le transporteur devra recevoir l'autorisation préalable de l'Administrateur du Territoire ou de son délégué.* […]. *Sur le parcours Beni-Goma ou partant de ce parcours et sur le tronçon routier Kalehe-Goma la circulation de véhicules servant au transport de personnes est interdite sauf dans des cas dûment justifiés et quand le recours aux transporteurs publics présenterait des inconvénients sérieux ou des retards dommageables* »[1013].

Enfin, suite au déficit des transports sur la ligne Bukavu-Usumbura, le Conseil de gérance de l'OTRACO décide le 18 juillet 1957, « *le remplacement de l'exploitation mixte rail-route sur le réseau du Kivu par l'exploitation routière entre Kalundu (sur le lac Tanganyika) et Kamaniola* »[1014]. Et dès le 1er décembre 1958, on commence à démonter les rails du chemin de fer Kamaniola-Kalundu[1015]. Cette voie ferrée est remplacée par un axe routier plus étendu tant pour les voyageurs que pour les marchandises entre Bukavu et Kalundu en passant par Cyangugu-Bugarama et Kamaniola. C'est la fin d'une guerre sans merci qui opposa, durant des décennies, la route à ses concurrents la voie d'eau et le chemin de fer et qui se solda par la victoire de la route[1016].

La primauté de la route est liée aux avantages qu'elle procure et qui la différencient, à certains égards, des autres modes de transport : gains de temps, flexibilité tant au niveau horaire que géographique, fiabilité sauf en situation de forte congestion, confort et intimité[1017].

[1012] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1147, Liasse concurrence, Lettre réponse de Thèves, DG de la CFL au Gouverneur Général du Congo belge, objet : concurrence rail-route en province de Stanleyville, Aketi, le 7 décembre 1933.

[1013] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 19.200, Arr. n° 95/A.E. du 19 septembre 1944 du Gouverneur de Province de Costermansville, Noirot.

[1014] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 210, Liasse OTRACO, transport routier, Conseil de gérance de l'OTRACO du 18 juillet 1957.

[1015] LEDERER, A., *L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969…*, *op.cit.*, p. 84.

[1016] En 1946, l'OTRACO a remplacé la CEFAKI sur le *réseau du Kivu* (ligne Bukavu-Kalundu, sur le lac Tanganyika). En 1954, la route Bugarama-Bukavu est terminée. En plus, l'ouverture de la route Uvira-Baraka-Fizi-Kalemie consolide la primauté de la route dans la région. Désormais, on peut partir de Stanleyville à Kalemie sans rupture de charge. Enfin, en 1958, on achève le bitumage de la route Bukavu-Uvira-Bujumbura en passant par Bugarama au Rwanda. La route Bukavu-Usumbura-Dar-es-Salaam devient praticable et sans rupture de charge. Le chemin de fer de la CEFAKI perd alors toute sa raison d'être.

[1017] DEBAUCHE, W., *La route : acteur de la mobilité et de l'économie*, Bruxelles, centre de recherches routières, s.d., p. 23.

SECTION 6 : ROUTE ET PORTAGE HUMAIN

Cette section fait suite à la quatrième motivation de construction des routes présentée au deuxième chapitre. Son objectif est d'examiner si la route a réellement contribué à la diminution du portage au Kivu-Maniema.

1. Contexte historique

Depuis la période arabe jusqu'au début de la colonisation belge, le portage était le moyen de transport le plus usité au Kivu-Maniema. Il a déstabilisé des familles entières et n'a pu favoriser la relance ni des activités agricoles, ni des activités commerciales à cause des déplacements récurrents et intempestifs d'une bonne frange de la population active[1018]. De surcroît, il a provoqué le renforcement du régime policier, réquisitionnant de force des hommes adultes, des femmes et des enfants[1019]. Il est accusé d'être à la base de la forte dépopulation de la région.

Jusqu'aux années 1930, la place du portage dans le transport au Kivu-Maniema est prépondérante[1020]. Les missionnaires, les colons planteurs, les sociétés minières et les administrateurs n'hésitent pas à recourir aux porteurs pour déplacer les personnes, les marchandises, les colis et tout autre objet d'un lieu à un autre. On assiste même à la constitution des groupes des transporteurs professionnels dont le travail quotidien est le déplacement des fardeaux à travers les pistes, sentiers et routes[1021].

Le missionnaire J. Wing du Diocèse du Kwango stigmatise le portage humain dans une figure de style empruntée à l'anatomie : *« Notre organisme colonial a un magnifique réseau d'artères ; mais il lui manque un système d'artérioles et de capillaires. Entre le village qui produit et le poste qui achète, il n'y a que le sentier indigène, et le seul véhicule qui transporte de l'un à l'autre les produits et les richesses, c'est le véhicule humain. Pauvre véhicule, qui produirait beaucoup plus, s'il devait transporter moins, qui lèverait plus vite la tête vers la civilisation, s'il n'était pas écrasé par les charges* »[1022]. Pour Frans Janssens : « *Les premiers transports s'effectuèrent au Congo par caravanes. Les indigènes se suivaient à la file et portaient leur charge qui variait de 30 à 35 kg. Mort d'hommes, maladies*

[1018] A ce sujet, la commission de la main-d'œuvre au Congo belge affirme : « *On enlève un homme pour une période de six mois et plus, on l'oblige à abandonner sa hutte, ses cultures, son petit bétail, sa pirogue, ses filets. A son retour, tout est à reprendre par les débuts, et sa situation devient plus critique s'il est marié et père de famille* ». COMMISSION DE LA MAIN-D'ŒUVRE INDIGENE, *op.cit*., p. 15.

[1019] KIMENA, K.K., *op.cit*., p. 404. Information confirmée par AZIZA BALUME, 80 ans, paysanne, interviewée à Goma, le 14 mai 2014.

[1020] En 1924, un arrêté royal accorde au Gouverneur de province la prérogative d'interdire l'emploi de porteurs entre les localités ou les régions de la province que relie un service public de transport de marchandises, par le chemin de fer, auto-camions, animaux de trait, de bât ou par embarcation[1020]. Cette décision a eu de la peine à être appliquée durant cette année par manque de moyens de routes. Bulletin officiel (B.O.) 1924, p. 179.

[1021] KIMENA, K.K., *op.cit*., p. 404. Les méfaits du portage sont détaillés dans le deuxième chapitre de cette étude.

[1022] VAN WING, J., *art.cit*., p. 1.

nombreuses. Ce type de transport ne s'estompa pas rapidement. Il a subsisté jusque dans les années 1940 »[1023].

Pour mettre fin au portage, la législation exige d'assurer l'acheminement de la production locale destinée à l'exportation vers les escales lacustres qui constituent le point de concentration des produits manufacturés importés indispensables aux échanges[1024]. Mais cela n'a pas suffi pour venir à bout d'une pratique aussi problématique et accablante.

C'est alors que les pouvoirs publics ont construit, dès la fin du XIX[e] siècle, des voies ferrées pour contourner les biefs navigables du fleuve Congo. Mais le portage s'est poursuivi de plus belle d'autant plus que la plupart des zones agricoles et minières n'étaient pas desservies par le train. Suite à la demande incessante « *des routes, du matériel de transport et de l'outillage agricole* »[1025] par les coloniaux, l'administration finit par se rendre à l'évidence que seule la construction des routes peut permettre l'éradication du portage.

Le programme routier est lancé à l'orée des années 1920 parallèlement à une campagne de lutte contre le portage. Il répond aussi à un autre souci majeur des coloniaux : « *Plus tôt la Colonie libérera des milliers et des milliers d'indigènes employés au portage, plus tôt elle augmentera la puissance productrice de ses richesses naturelles ...* » [1026]. Et dans un discours qu'il prononce le 20 octobre 1921, le Gouverneur Général Lippens déclare : « *J'ai hâte de voir terminer les routes amorcées, de voir des automobiles les parcourir. Un des plus beaux jours que j'ambitionne de vivre est celui où, sur la première de ces voies, j'aurai pu ordonner la suppression de l'odieux portage qui épuise nos populations* »[1027].

Des mesures visant d'abord à décourager le portage, ensuite à le supprimer, sont progressivement prises au niveau de toute la colonie. C'est dans ce cadre qu'une circulaire du Gouverneur Général Lippens de 1923 impose l'usage des moyens de locomotion fournis par la technique notamment les automobiles et les chariots à bras[1028]. Il est aussi décidé d'octroyer une prime de 0,15 fr par kg pour tous les transports mécaniques[1029]. Et dans la Province Orientale, à laquelle appartiennent les Districts du Kivu et du Maniema à cette époque, le gouvernement suspend momentanément le portage dans toute la province[1030], avant que le décret du 19 mars 1925 ne l'interdise dans tout le territoire du Congo belge.

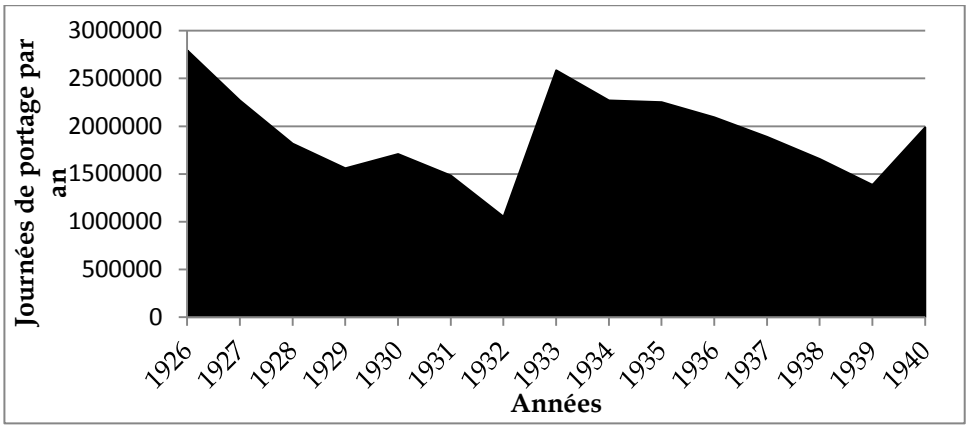
[1023] JANSSENS, F., *La situation économique de la colonie*, René Verbergh, Bruxelles, 1922, p. 30.
[1024] LEPLAE, E., *La question de transport au Congo belge*, Paris, La Tribune Congolaise, 1913, p.13.
[1025] KIMENA, K.K., *op.cit*., p. 737.
[1026] Rapp. Ch., 1921, p. 176.
[1027] Discours du Gouverneur Général Lippens le 20 octobre 1921, cité par VAN WING, J., *art. cit.*, p. 1.
[1028] Rapp. Ch. 1923, p. 96.
[1029] *Revue Congo*, 1923, t. II, p. 129-130.
[1030] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Conseil de la province Orientale, 1923.

Toutes ces mesures n'étaient que des vœux pieux car, en 1925, seule la route Bukavu-Kalundu était ouverte au trafic au Kivu-Maniema. Partout ailleurs, les pistes de portage constituaient encore les seules voies de transport routier.

Comment les routes construites au Kivu-Maniema ont-elles pu contribuer à la régression, voire à l'éradication du portage ?

2. Evolution du portage

Fig. 2 : Evolution du portage humain au Kivu-Maniema (1926-1940)



Sources : Rapp. Ch. 1925, p. 183-184 ; Rapp. Ch. 1932, p. 148 ; Rapp. Ch. 1931, p.128 ; Bruxelles, A.A., *RC*, 1932, p. 164 ; *RC*, 1933, p. 14 ; Conseil de province de Costermansville 1940, p. 19.

Il est ostensible que le portage a connu un reflux croissant au Kivu-Maniema. Déjà en 1926, l'usage de moyens mécaniques (chariots, vélos, motos et quelques véhicules) on constate un reflux du portage qui continue jusqu'en 1932. Ce graphique présente deux montées de la courbe qui nécessitent explication. En 1933, le Territoire de Lowa où il n'y a encore aucun axe routier fait partie du Kivu-Maniema. Il en est de même des Territoires de Lubero et de Beni qui nécessitent encore de nouveaux chantiers routiers et miniers. Quant à la remontée de 1940, elle coïncide avec le début de la Deuxième Guerre mondiale qui réclame des gens pour transporter les munitions et les produits de *l'effort de guerre*.

Globalement, l'expansion du réseau routier secondaire permet la réduction ou même la suppression du portage à plus ou moins longue distance grâce notamment à la généralisation de transports mécaniques[1031]. Par contre, le portage domestique a continué à se pratiquer sur de courtes distances. Il s'est même amplifié dans les milieux où les véhicules n'arrivaient pas.

[1031] A ce propos, le rapport AIMO de 1927 dévoile : « *Le développement du réseau routier m'a amené à la fin du semestre à interdire le portage de Mulangabala à Kasongo et de Mwana Kusu à Kasongo. Des arrangements provisoires ont été pris avec les particuliers s'occupant des transports. Après la période d'essai, des dispositions définitives seront arrêtées. Le réseau routier se développe de jour en jour ; aussi est-ce là une de mes principales préoccupations ainsi que des Administrateurs et de leurs adjoints. L'on peut dire qu'en fait, le portage a presque disparu au Sud du District*». Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann. (120 bis), District du Maniema, Rapport AIMO 1927, p. 6-7. Voir aussi BISHIKWABO CHUBAKA, *op.cit.*, p. 397.

Durant les années 1950, alors que dans d'autres provinces du Congo belge, le portage n'était plus qu'un vieux souvenir, le pouvoir colonial s'engage à limiter le portage grâce à l'installation des capitas dans les villages et à une nouvelle organisation du marché des produits[1032]. En dépit de cela, le portage avait sensiblement diminué comme l'affirme André de Maere d'Aertryck : « *Durant les dix dernières années avant l'indépendance, le réseau routier et ses ramifications vers les villages de brousse était assez dense et les pistes bien entretenues. Aussi, quand nous partions en brousse, nous n'emmenions pas de "tipoye" avec nous. Il n'y en avait d'ailleurs plus dans le magasin du chef-lieu du Territoire, ni dans les gîtes d'étape* »[1033].

En définitive, la route et les moyens de transport routier ont été, plus que les mesures administratives et judiciaires, la voie d'eau et de fer sur lesquelles on avait fondé tous les espoirs, les solutions trouvées en vue de contenir l'intensité du portage au Kivu-Maniema, sans toutefois le supprimer complètement. Le portage a survécu jusqu'à l'indépendance du Congo.

SECTION 7 : ROUTE ET RENFORCEMENT DU CONTROLE ADMINISTRATIF

L'une des règles complexes en amont de la construction d'une société et d'un Etat moderne est « *l'obligation faite à ceux qui détiennent les leviers de commande politique d'assurer le contrôle de l'espace et la surveillance des populations* »[1034]. La maîtrise de l'espace étatique par les dirigeants politiques est, à notre avis, fonction du rapprochement de l'administration et des administrés ainsi que de la facilité de mobilité dont bénéficient les forces de sécurité pour faire leur travail. C'est pourquoi, « […] *les réseaux de voies de communication terrestres jouent un rôle décisif dans la mise en œuvre et la spatialisation des actions des centres de décision* »[1035]. Pour Patrick Ziltener et Daniel Künzle qui ont étudié l'impact économique et social du colonialisme dans le monde, en Asie du Sud-Est britannique, « *Roads were also important for the exertion of colonial authority, bringing profound changes even to more remote villages* »[1036].

1. Le rapprochement entre l'administration et les administrés

Durant la phase d'élargissement et d'amélioration des routes déjà construites (1933-1948), la plupart des centres administratifs du Kivu-Maniema (chefferies, secteurs, territoires, districts) sont reliés entre eux par des routes bien entretenues et praticables. C'est ainsi par exemple que les prêtres quittaient Bukavu à bord d'une

[1032] Bulletin officiel du 12 juin 1951.
[1033] DE MAERE D'AERTRYCK, A., *art. cit.,* p. 17.
[1034] ALOKO-N'GUESSAN, J., *art. cit*., p. 92.
[1035] Ibid., p. 93.
[1036] ZILTENER, P. et KÜNZLE, D., *art. cit.,* p. 301.

voiture VW DIFCO à 7 heures et arrivaient à Kasongo à 17 heures (410 km)[1037]. Il en était de même pour les véhicules de la Transkat qui prenaient les voyageurs à Bukavu le matin et les débarquaient à Kindu à 17 heures et vice versa (400 km).

Depuis cette période jusqu'à l'indépendance du Congo, la fluidité de la circulation routière permet un contrôle administratif de proximité. Les Commissaires de Districts, les Administrateurs de territoires, les Chefs de chefferies et secteurs se déplacent aisément pour assurer le contrôle de la gestion administrative de leurs entités respectives ; les ordres et les instructions de la hiérarchie parviennent sans retard à la base et les rapports de l'administration locale atteignent les districts et les territoires sans difficulté.

En outre, les itinérances des autorités administratives sont fréquentes grâce à la disponibilité des routes praticables. Comme le déclare le Colonel Vermeulen, CDD honoraire de Kikwit, « *La tâche de l'A.T. devrait être essentiellement itinérante* [...] *mais ceci est une histoire, dirait Kipling* [...]. *L'A.T. se déplace par tous les moyens qui s'offrent à lui : caravane, camionnette, vélo, auto* »[1038]. Bukavu, le chef-lieu de la province du Kivu est connecté à tous les districts et à tous les territoires. On ne se réalise pas que cette ville est excentrée par rapport à l'ensemble de la province. C'est pourquoi, il est superflu, à l'époque, d'ériger le Maniema et le Nord-Kivu en provinces autonomes au même titre que le Sud-Kivu parce que l'administration est proche des administrés[1039]. En 1940, les CDD et les CDDA parcourent tous les territoires, et en 1941, le Commissaire de province qu'on appelle désormais Gouverneur de Province a inspecté personnellement tous les territoires[1040], question de s'enquérir de l'état d'esprit des administrés à l'époque où ils sont très sollicités dans le cadre de l' «*effort de guerre* ».

Dans le souci de rapprocher davantage les tenants du pouvoir politico-administratif et leurs sujets, la Colonie crée, dans les années 1930, sur les axes routiers du Kivu-Maniema, des postes d'Etat. A propos de l'Urega, Yogolelo écrit : « *Les quatre postes détachés de Kasese, Katshungu, Kamituga et Itula furent créés pour décongestionner l'administration du Territoire de Shabunda. Ils jouirent d'une autonomie relativement grande par rapport à Shabunda, tant le Territoire était immense et son réseau routier de communication interne fort embryonnaire. Kamituga par exemple était plus proche de Costermansville, auquel une route de 176 km le relia dès 1934, que de Shabunda situé à 337 km d'une route au long détour vers Kama et ouverte entièrement au trafic seulement en*

[1037] KASONGO Henri, informateur cité. Par rapport à aujourd'hui, c'est une performance parce que la route Bukavu-Kindu n'existe plus. Les gens qui font ce parcours à pied ou à vélo mettent des semaines pour arriver à destination.

[1038] Bruxelles, Min. AE, A.A., *A.I.*, portefeuille 1385, Colonel V. Bem Vermulen, CDD honoraire de Kikwit, Problèmes coloniaux, écrit en captivité à Prenzleu au cours des années 1943-1944, pp. 91-92.

[1039] Les rapports AIMO présentent des séries de missions effectuées au Kivu-Maniema chaque année par les autorités administratives grâce au réseau routier.

[1040] Bruxelles, Min. AE., A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis) 15, Province du Kivu, Rapport AIMO 1941, p. 2. Pendant la période de 1940 à 1945, le Gouverneur de Province, les CDD et les CDDA ont, chacun à son tour, inspecté tous les territoires au moins une fois par an.

1938. L'ouverture progressive de cette route permit de joindre Shabunda à Kama (126 km), à Kalole (169 km), à Itula (251 km) et à Kitutu (296 km). Shabunda fut relié à la région nord-est du Territoire (Katshungu, Ikozi et Kimbili) à l'occasion de la construction de la route coloniale propre »[1041]. D'autres postes sont érigés dans les autres Territoires du Kivu-Maniema. L'objectif est d'établir des contacts permanents avec les administrés dès lors que les voies de communication et les moyens de transport sont disponibles. Concernant les tribunaux, les justiciables quittent le Maniema pour le parquet de grande instance ou pour la cour d'appel de Bukavu. Ils n'éprouvent pas beaucoup de difficultés pour atteindre, par voie routière et à peu de frais, le siège des administrations de la province.

En définitive, les routes ont contribué à la mise sur pied d'un nouveau mode d'administration au Kivu-Maniema. Les autorités politiques et administratives du Kivu-Maniema ont, durant la période coloniale, l'opportunité d'assurer une gestion de proximité de leur entité.

2. De la « *pax belgica* »[1042] au Kivu-Maniema

Il existe une littérature assez abondante sur la violence exercée par les colonisateurs dans leurs colonies. Les Portugais, les Allemands et les Britanniques y ont recouru pour asseoir l'ordre, la tranquillité dans un monde qu'ils croyaient leur être hostile[1043]. François Bayart liste les différents moyens de coercition mis en œuvre par les colonisateurs afin d'imposer leur loi en Afrique subsaharienne[1044].

La violence, longtemps occultée par des besoins de propagande qui consistait à présenter le Congo comme une colonie modèle[1045], s'exerçait à travers des razzias, des bouleversements sociaux[1046], le fouet ou la chicotte - peine réservée aux Africains - et la prison[1047]. Tout cela pour le maintien d'un ordre social, le prestige et le respect des colonisateurs[1048]. Pour y arriver, un instrument de coercition, la Force

---

[1041] YOGOLELO, T., *op. cit*., p. 217.

[1042] Expression tirée de JOYE, P. et LEWIN, R., *Les trusts au Congo*, Bruxelles, Société populaire d'éditions, 1961, p. 42.

[1043] ELLIS, S., « La violence dans l'histoire de l'Afrique », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Editions Snoeck/MRAC, Bruxelles, 2005, pp. 37-42.

[1044] BAYART, J.-F., « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La « politique de la chicotte », in *Politique africaine*, vol. 2, n° 110, 2008, p. 127, DOI : 10.3917/polaf.110.0123, (http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2008-2-page-123.htm), consulté le 13 novembre 2013.

[1045] DUMOULIN, M., *Léopold II, un roi génocidaire ?*, Tervuren, Académie royale de Belgique, 2005, p. 39.

[1046] VELLUT, J.-L., « Réflexions sur la question de la violence dans l'histoire de l'Etat Indépendant du Congo », in *Cahiers africains*, Paris, Bruxelles, L'Harmattan, MRAC, 2004, p. 274.

[1047] VELLUT, J.-L. (dir.), *La mémoire du Congo…, op.cit.,* pp. 14-15.

[1048] CORNET, A., « Punir l'indigène : les infractions spéciales au Ruanda-Urundi (1930-1948) », *Afrique & histoire*, 2009/1 vol. 7, p. 51, 49-73. (http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2009-1-page-49.htm), consulté le 1er décembre 2013).

publique fut créée en 1885 et, plus tard en 1919, les « *polices municipales* », une organisation connue pour son manque de compétence et de professionnalisme[1049].

Pendant la colonisation, le Maniema est considéré comme une terre fertile aux révoltes. Les agents coloniaux avaient encore en mémoire les « *révoltes des Batetela* » des années 1895-1900[1050]. Ceux qui y œuvraient étaient sur leur gardes afin d'étouffer dans l'œuf toute velléité de rébellion.

En 1925, on constate un relâchement « *dans la région occidentale de l'Ubembe insuffisamment visitée. Pour la même raison, la situation de la chefferie Mihiko (région méridionale de l'île Kwidji (*Idjwi actuel*)) est restée stationnaire. L'installation dans ces régions d'un poste d'occupation aurait tôt fait d'assurer une soumission complète et définitive*»[1051].

Durant la même année, dans le District du Maniema, la chefferie des Wazimba en Territoire de la Kunda est occupée par la Force publique afin de réduire l'insoumission de la population.[1052]

Les routes ont été pour beaucoup dans l'accomplissement de l'œuvre « *pacificatrice* » au Kivu-Maniema. Elles ont facilité les « *promenades* » militaires et policières aux fins d'intimer l'ordre et la tranquillité publics là où cela était nécessaire. En effet, grâce aux routes, en cas de conflits entre groupes sociaux ou entre entités administratives, comme en cas de révoltes ou de toute atteinte à la sécurité, à la tranquillité et à l'ordre public, les détachements de la Force Publique étaient rapidement levés pour arriver sur les lieux en temps voulu. Ils pouvaient alors s'interposer entre les belligérants si nécessaire, poursuivre les fauteurs de troubles et mettre la main sur eux endéans un temps relativement court sans attendre un quelconque pourrissement de la situation.

En 1927, dans chacune des provinces du Congo belge, les troupes chargées de la défense de la colonie et des interventions militaires importantes en vue du maintien de l'ordre prennent possession de leurs casernes définitives. Pendant ce temps, les soldats et la police en service territorial sont portés aux effectifs d'après les propositions des Vice-Gouverneurs Généraux[1053]. Une année plus tard, on procède au déploiement et à l'occupation militaire parmi les populations quelque peu « *frondeuses* » : les Wazimba du Maniema, les Banande de Lubero et de Beni, ainsi que les Bahavu de l'île d'Idjwi[1054].

[1049] LAURO, A., « Maintenir l'ordre dans la colonie-modèle. … », *art.cit.*, p. 110.

[1050] A propos des *révoltes des Batetela*, lire HOCHSCHILD, A., *op.cit.*, 317 p., EYNIKEL, H., *Congo Belge, portrait d'une société coloniale*, Antwerpen, Duculot, 1984, 309 p., ANONYME, *Léopold II et la Force publique 1885-1985, Exposition à l'occasion de 100 ans de la fondation de l'EIC et de la Force Publique*, Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire, 1985, 89 p., DEBOECK, G., *Baoni. Les révoltes de la Force publique sous Léopold II, Congo 1895-1908*, Anvers, Editions EPO, 1987, 400 p.

[1051] Rapp. Ch. 1925, p. 152.

[1052] Ibid.

[1053] Rapp. Ch. 1927, p. 67.

[1054] Rapp. Ch. 1928, p. 7.

En 1934, on note dans le rapport AIMO de la Province du Kivu : « *Pour réduire l'insoumission favorisée par les difficultés d'accès des montagnes où s'étaient réfugiés les rebelles, une opération de police fut ordonnée dans une partie des chefferies Luindja et Kabare. Cette insoumission s'était caractérisée par la fuite systématique d'un groupe important de dissidents et la défense à main armée de certains d'entre eux pour échapper à notre action* »[1055].

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les garnisons de la Force Publique stationnées au Kivu-Maniema n'ont pas éprouvé beaucoup de difficultés dans leur déplacement vers le théâtre des opérations en Abyssinie parce que les routes étaient disponibles. Certains éléments quittent leurs campements par automobiles jusqu'en Abyssinie en passant par la Province Orientale et le Soudan anglais. Pendant ce temps, les Congolais recrutés pour l'« *opération Kanyama-Kasese* »[1056] en Territoire de Shabunda sont transportés par voie routière. Les recrues embarquent dans des camions à partir de Kindu ou de Bukavu et arrivent à destination sans encombre après un jour et demi de voyage[1057].

Dans les centres urbains, la voirie facilite la surveillance des «simples» allées et venues nocturnes des Européens dans les *cités indigènes*, les affaires (et les rumeurs) de « *rencontres sexuelles plus ou moins régulières impliquant des hommes (ou pire, des femmes) blancs dans les quartiers africains* »[1058], la lutte contre le banditisme, le vol, la délinquance et d'autres abus et délits de tous ordres.

En somme, les routes ont permis un contrôle de proximité, le déplacement des troupes vers des zones insécurisées et le maintien de l'ordre et de la tranquillité, facteurs essentiels pour le développement de la région du Kivu-Maniema.

SECTION 8 : PROPAGATION ET LUTTE CONTRE LES MALADIES[1059]

L'un des défis majeurs auquel l'administration coloniale a dû faire face pour asseoir son autorité et assurer l'exploitation efficiente du Kivu-Maniema fut, sans nul doute, la propagation des maladies de tous genres qui décimaient les Congolais sans pouvoir épargner le personnel blanc de la colonie.

Beaucoup d'historiens se sont déjà lancés dans l'étude des maladies en Afrique pendant la colonisation. Malheureusement, il s'agit surtout des études qui

---

[1055] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis) 10, Province du Kivu, Rapport de 1934, p. 10.
[1056] Opération commandée par l'administration pour l'effort économique de guerre. A Kanyama-Kasese, il y avait des camps d'habitation pour des recrues qui cultivaient la terre et s'adonnaient à la cueillette du caoutchouc indispensable aux troupes qui se trouvaient aux fronts.
[1057] WASSO Antoinette, 90 ans, paysanne, interviewée à Mwenga, le 19 février 2010. Les Congolais ne se laissaient pas faire pour autant. La littérature coloniale retient des cas d'attaque contre les soldats et contre les autorités coutumières.
[1058] LAURO, A., « Maintenir l'ordre … », *art.cit.*, p. 113.
[1059] Dans cette étude, seules quelques maladies endémiques et épidémiques dont les effets ont été très significatifs au Kivu-Maniema font l'objet d'analyse : la trypanosomiase, la lèpre, le pian, la peste, les maladies vénériennes et la malaria.

s'intéressent à des aires géographiques limitées et aux systèmes coloniaux précis. L'article de Monique Van Dormael[1060] semble sortir de ce carcan pour donner une vision d'ensemble de la politique sanitaire des colonisateurs dans les empires français, britannique et belge. C'est pourquoi, il embrasse tour à tour la médecine coloniale au temps des conquêtes, avant la Première Guerre mondiale, entre les deux guerres et après les hostilités. Il évoque la propagation des maladies, les politiques et les pratiques de lutte contre elles ainsi que la formation des cadres médicaux. Pour sa part, Anne Crignon[1061] parle de l'avènement des soins curatifs dans les colonies françaises et anglaises en mettant en exergue des méthodes coercitives pratiquées pour soigner les malades. Les écrits d'Anne Cornet[1062] analysent les politiques de santé mises en œuvre par l'administration belge, les Missions et les privés dans la lutte contre les épidémies et les endémies au Rwanda, ainsi que dans la protection de la mère et de l'enfant.

Pour le Congo belge, cconcernant l'étude des maladies, le ton est donné en 1927 par les publications de H. Droogmans[1063] et de J. Schewtz[1064] sur le paludisme. L'ouvrage collectif de P.G. Janssens, M. Kivits et J. Vuylsteke[1065], sorti des presses en 1992, nous semble le plus complet parce qu'il brosse l'histoire de toutes les grandes endémies et soulève les problèmes d'hygiène des populations en Afrique centrale en général et au Congo belge en particulier.

Dans cette section, notre intention n'est pas de faire l'histoire de la médecine ou des maladies au Kivu-Maniema. Il est plutôt question d'étudier la part de la route dans la propagation et dans la lutte contre les maladies dans cette aire géographique qui nous occupe dans cette étude.

[1060] VAN DORMAEL, M., « La médecine coloniale, ou la tradition exogène de la médecine moderne dans le Tiers Monde », in *Studies in Health Services Organisation & Policy,* n° 1, 1997, pp. 1-38.

[1061] CRIGNON, A., « Lomidine : comment la médecine coloniale a dérapé », in *L'Obs*, 10 octobre 2014, (http://bibliobs.nouvelobs.com/documents/20141012.OBS1847/lomidine-comment-la-medecine-coloniale-a-derape.html), consulté le 11 novembre 2014.

[1062] CORNET, A., *Politiques de santé et contrôle social au Rwanda (1920-1940),* Paris, Karthala, 2011, 469 p. ; CORNET, A., *Les femmes et les enfants d'abord ? L'action des missionnaires occidentales pour la protection maternelle et infantile au Rwanda (1920-1940)*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2014, 259 p.

[1063] DROOGMANS, H., « La lutte antilarvaire dans la lutte contre la malaria », in *Revue Congo*, I(1927)2, pp. 359-376.

[1064] SCHWETZ, J., *L'évolution de la médecine au Congo belge*, Bruxelles, Office de publicité, 1946 ; SCHWETZ, J., « Quelques considérations sur l'aspect entomologique de la lutte antimalarienne au Congo belge », in *ASBMT,* (1928)8, pp. 27-39 ; SCHWETZ, J., « Recherche sur le paludisme endémique du Bas-Congo et du Kwango » in *Bulletin des séances, I.R.C.B*, vii, n° 1, 1938, 164 p.

[1065] JANSSENS, P.G. et al., *Médecine et hygiène en Afrique centrale de 1885 à nos jours*, vol. II, Bruxelles, Fondation Roi Baudouin, 1992, pp. 1399-1535 ; D'autres auteurs se sont intéressés à la médecine et aux maladies pendant la période coloniale. A titre d'exemple, DEVIGNAT, R., *La peste antique du Congo belge dans le cadre de l'Histoire et de la Géographie*, Bruxelles, IRCB, 1953, 48 p. ; RODHAIN, J., « Les grands problèmes de l'hygiène et l'organisation du service médical au Congo belge », in *Congo*, II, n° 1, juin 1926, p. 11-20.

1. Route et propagation des maladies au Kivu-Maniema

Aujourd'hui, l'incidence des voies de communication dans la propagation des maladies est démontrée[1066]. Dans ses écrits, Alfred W. Crosby montre comment les maladies dites d' « *importation* » ont été introduites en Amérique et en Australie par le biais des explorateurs et des *Conquistadores*[1067]. Quelques temps plus tard, les maladies du *Vieux Monde* (Sorbut, Smallpox, Tuberculose, maladies vénériennes, etc.) se répandirent partout, faisant plusieurs morts parmi les Amérindiens et les Aborigènes[1068].

Depuis cette année, il est établi que la souche à l'origine de la pandémie du SIDA se situe au Congo Kinshasa, précisément dans la province de l'Equateur. C'est là qu'un chasseur serait contaminé par la consommation de la viande de brousse ou par une blessure. Aux alentours de 1920, cet homme se retrouve à Léopoldville (Kinshasa) d'où, profitant de la présence de voies de communication (surtout le chemin de fer), des facilités de mobilité, de l'urbanisation, du développement des échanges commerciaux et de l'essor de l'industrie minière en quête constante de la main-d'œuvre, la maladie s'est répandue comme une trainée de poudre. Elle atteint Brazzaville, Elisabethville (Lubumbashi), Bakwanga (Mbuji-Mayi) autour de 1937, Stanleyville (Kisangani) et Bwamanda dans la décennie suivante, Haïti (au début des années 1960 par l'entremise des Haïtiens venus travailler au Congo) et les Etats-Unis (aux alentours de 1964)[1069].

Vers 1900, une épidémie de maladie du sommeil fait craindre pour l'avenir de toute l'Afrique tropicale et équatoriale [1070]. On trouve des zones infectées sur la côte occidentale de l'Afrique, au Congo belge, en Afrique orientale et dans les deux Rhodésie. Cette pathologie s'avéra si meurtrière qu'elle fut rapidement au cœur des préoccupations sanitaires des puissances coloniales, d'autant que sa propagation et ses causes étaient, au départ, inconnues, *a fortiori* les traitements possibles[1071].

[1066] Nous savons qu'il existe d'autres facteurs qui interviennent dans la propagation des maladies dans les colonies (famines, disettes, etc.), mais ils ne font pas l'objet de cette étude basée sur la route.

[1067] CROSBY W. A., *The Columbian Exchange. Biological and Cultural Consequences of 1492*, London, Praeger Publisher, 2003, p. 36.

[1068] CROSBY, W. A., *Ecological Imperialism. The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, 9th edition, Cambridge, Cambrige University Press, 1994, p. 197.

[1069] BENKIMOUN, P., « Les origines du Sida », in *Le Monde,* 3 octobre 2014, (http://www.lemonde.fr/sante/article/2014/10/03/aux-origines-de-la-pandemie-desida_4500103_1651302.html), consulté le 9 octobre 2014) ; ANONYME, *Le SIDA a émergé à Kinshasa* posté le 3 octobre 2014 sur le site jeuneafrique.com (consulté le 9octobre 2014) ; NUNO, R. FARIA et al., "The early spread and epidemic ignition of HIV-1 in human populations », in *sciencemag.org*, vol. 346, n° 6205, octobre 2014, pp. 56-61 (http://sciences.blogs.liberation.fr/files/origine-sida-science.pdf), consulté le 11 octobre 2014) ; WOROBEY, M. et al., « Direct evidence of extensive diversity of HIV-1 in Kinshasa by 1960 », in *Nature*, vol. 455, 2 octobre 2008, pp. 661-665, (http://www.nature.com/nature/journal/v455/n7213/abs/nature07390.html), consulté le 11 octobre 2014).

[1070] VELLUT, J-L. (dir.), *La mémoire du Congo. Sélection des textes de l'exposition*, … *op.cit.*, pp. 15-16.

[1071] CORNET, A., *Politiques de santé et contrôle social au Rwanda … op. cit.*, p. 137-138.

Parlant de la propagation de la maladie du sommeil considérée comme la plus meurtrière au Congo belge[1072], Henri Nicolaï, Pierre Gourou et Mashini Ashini dhi Mbita Mulenghe notent : « *Il y a longtemps que l'on a associé l'occupation coloniale de l'Afrique centrale au déclenchement de la grande épidémie de sommeil de la fin du siècle dernier (19è) et surtout du début de ce siècle (20è). L'occupation coloniale aurait détruit un prétendu équilibre écologique. Disons simplement que l'occupation coloniale a brisé l'isolement, développé la circulation des hommes (soldats, matelots, porteurs, ouvriers recrutés dans les villages, etc.) et facilité ainsi sans doute la propagation d'une souche de trypanosome particulièrement agressive, cantonnée peut-être jusqu'alors dans une région reculée. En outre l'imposition de la cueillette du caoutchouc de forêt a multiplié les contacts de l'homme et de la glossine. On a donc pu parler d'une « maladie coloniale* »[1073].

Dans son texte de 1929, le Pastorien Jamot qui s'est employé énergiquement dans la lutte contre la trypanosomiase en Afrique française a trouvé un parallélisme entre la pénétration et l'occupation européenne de l'Afrique Noire et la marche de l'endémo-épidémie. Il écrit *: « En apportant dans ces pays la paix, en brisant les cloisons étanches qui séparaient autrefois les diverses tribus et qui permettaient au mal d'évoluer en vase clos, en ouvrant des voies de communication et en créant des mouvements commerciaux entre la côte et l'intérieur, en circulant avec des gardes, des porteurs et des boys recrutés un peu partout, en déplaçant les populations, en mélangeant des travailleurs originaires des régions saines avec d'autres provenant de zones contaminées, l'Européen a été le véritable agent de la propagation du fléau. En le combattant partout avec acharnement, les métropoles européennes ne s'acquittent donc pas seulement d'un devoir de haute humanité, mais d'une obligation de stricte justice* »[1074].

Au sujet du texte de Jamot, Jean-Pierre Dozon commente : « *Le propos de Jamot est tout à fait intéressant ; non seulement il énonce, en tant que praticien expérimenté, des corrélations épidémiologiques suivant lesquelles la trypanosomiase ne surgit sous forme épidémique que dans un contexte de déséquilibre social, mais en outre il s'applique à nommer très précisément l'auteur du déséquilibre, l'Européen, celui par qui la colonisation devient une affaire d'irresponsables, aussi longtemps que les méthodes pastoriennes n'ont pas rétabli l'ordre et l'harmonie en milieu indigène, aussi longtemps qu'elles n'ont pas réparé les fautes commises dans l'aveuglement de la conquête* »[1075].

La colonisation, avec ses méthodes et ses moyens, notamment la création des courants de circulation[1076], a donc mis le feu aux poudres et a entraîné l'expansion de la maladie du sommeil qui existait, semble-t-il, en état endémique dans les territoires

---

[1072] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo, …*, 2005*, op.cit.*, p. 124.

[1073] NICOLAÏ H. et al., *L'espace zaïrois : hommes et milieux, Progrès de la connaissance de 1949 à 1992,* Paris, Institut Africain, L'Harmattan, 1996, p. 202.

[1074] JAMOT, E., *La maladie du sommeil au Cameroun. Comment nous la combattons*, Archives du Centre Muraz de Bobo-Dioulasso, 1929 cité par DOZON J.-P., « Quand les Pastoriens traquaient la maladie du sommeil », in *Sciences sociales et santé*, vol. 3, n° 3-4, 1985, p. 39.

[1075] Ibid., p. 40.

[1076] STENGERS, J., *Congo. Mythes et réalités*, *op.cit.*, p. 204.

de Kasongo, Kindu et Kibombo[1077]. Il s'agit là des zones globalement de savanes avec beaucoup de cours d'eau et de forêts galeries qui constituent généralement les milieux propices à l'incubation et au développement de la glossine, vecteur de cette affection. C'est aussi un espace géographique où les contacts entre divers peuples sont depuis longtemps plus aisés que dans les zones à forêt ombrophile et sempervirente calfeutrée par de nombreuses lianes et épines. Cependant, à notre connaissance, la littérature ne fait pas mention d'une large diffusion de la trypanosomiase au Kivu-Maniema. Il y a donc lieu d'affirmer avec Nicolaï et ses collègues qu'en tant qu'épidémie, la maladie du sommeil est une « *maladie coloniale* ».

En effet, si les contacts entre divers peuples peuvent favoriser la propagation d'une maladie, avec la construction du réseau routier, ces contacts sont devenus plus directs, réguliers et généralisés à partir des années 1930. Or, c'est durant cette décennie que la maladie du sommeil ravage les Territoires de Kasongo, Kibombo, Beni, Lubero, Uvira, Fizi et Shabunda surtout. L'épidémie atteint aussi les Territoires de Kabinda, Katako-Kombe, de Lubefu et même de Lusambo dans la Province du Kasaï. Il y a donc lieu de considérer le réseau routier comme un facteur aggravant ayant donné de l'impulsion à la propagation de la maladie du sommeil au Kivu-Maniema.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, la trypanosomiase fait beaucoup de victimes parmi les Barundi et les Bafulero de la Plaine de la Ruzizi, en Territoire d'Uvira[1078]. En effet, dans les environs de Luvungi, on est passé de 21 nouveaux cas dépistés en 1938 à 45 en 1945[1079]. L'auxiliaire médical attribue cette recrudescence au fait que « *les Indigènes ne sont plus aussi bien groupés qu'au cours des années antérieures et qu'ils se sont installés en brousse, souvent près des rivières qui sont des gîtes à tsé-tsé* »[1080].

L'argumentation de l'Auxiliaire médical est vraie dans la mesure où à partir de l'introduction de la culture du coton (1920) et de l'ouverture au trafic de la route Bukavu-Uvira (1925), les Bafulero, longtemps dispersés dans les montagnes, se sont progressivement regroupés en villages agglomérés dans la plaine, un peu plus loin des rivières et de la forêt[1081]. Mais, profitant de la Deuxième Guerre mondiale et du relâchement du contrôle de la circulation des Congolais, beaucoup de Bafulero ont rejoint leurs anciennes terres, endroits difficilement accessibles à cause du manque de routes carrossables. C'est là qu'ils auraient contracté la trypanosomiase.

Nos témoins Bafulero avancent que la maladie du sommeil, comme la blennorragie et la syphilis, seraient venues du Maniema où elles étaient introduites

---

[1077] RYCKMANS, F., *Mémoires noires. Les Congolais racontent le Congo belge 1940-1960*, Bruxelles, Editions Racine, 2010, p. 105.
[1078] Voir évolution des cas traités au Kivu-Maniema en annexe, fig. 6, p. 4.
[1079] ISP/Bukavu, Archives de la Sous-Région du Sud-Kivu : renseignements politiques territoire des Bafulero, *op.cit*., p. 15.
[1080] Ibid.
[1081] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann. (120 bis) 10, Province du Kivu, Rapport de 1934, p. 12.

par les traitants arabes venus de la côte orientale de l'Afrique[1082]; affirmation non confirmée par d'autres sources.

Qu'en est-il du paludisme et des migrations des anophèles *gambiae* ? Depuis longtemps, la malaria faisait des ravages parmi la population congolaise[1083]. A propos de sa dissémination, une étude publiée en 1989, qui s'appuie sur une autre de 1952, incrimine entre autres le transport passif d'anophèles à travers les différents moyens. Ces moyens permettent à l'anophèle de gagner des endroits encore sains et de les infecter durablement : « *La dissémination passive par transport a été prouvée par de nombreux faits historiques. En effet, ce mode de dispersion a été à l'origine de l'invasion par l'anophèle de territoires qui en étaient exempts et de l'introduction du paludisme.*

L'apparition, au cours de ces dix dernières années, de quelques cas de paludisme des aéroports a remis en mémoire un certain nombre d'épidémies de paludisme liées à un transport passif d'anophèles. Ce sont ces faits historiques qu'il nous a paru intéressant de rapporter, car ils rappellent le risque permanent que font courir les moyens de transport modernes »[1084].

Au registre des moyens de transport, les auteurs citent les bateaux[1085] et les sampans qui auraient introduit les anophèles infectés respectivement en plein cœur du Caire en Egypte et à Hanoi au Vietnam. Ils évoquent également le train qui aurait permis aux anophèles *stephensi* d'infecter Calcutta en Inde, type d'anophèles qu'on avait retrouvés dans les trains en provenance de la banlieue. Ils citent enfin le rail et la route qui, à leurs yeux, «*sont responsables de la présence de l'espèce à des altitudes dépassant 1.500 mètres* »[1086].

[1082] JABE BOYA, MAMBO JUMA et NKUNDO RUSHUMBAGIRA, témoins cités.

[1083] L'apparition du paludisme, croit-on, concorde avec les débuts de l'agriculture, il y a environ 7 000 ans. MUTERO, CL., *Paludisme et Agriculture au Kenya. Une nouvelle perspective sur les liens entre les pratiques culturales et la maladie*, Initiative de programme Écosystèmes et santé humaine Centre de recherches pour le développement international, avril 2003, pp. 1-4, Web : www.iwmi.org. Aujourd'hui encore, le paludisme continue à faire des ravages parmi les populations. Selon l'OCDE, en 2005, le paludisme a fait plus d'un million de morts dans le monde, dont plus de 90 % (soit 47 millions de personnes) vivaient sur le continent africain où l'on retrouve sa forme la plus sévère. OCDE, *Atlas régional de l'Afrique de l'ouest*, Paris, OCDE, 2009, p. 124.

[1084] HOLSTEIN, M.H., « Biologie d'Anophèles gambiae », in *Recherches en Afrique-Occidentale Française*, O.M.S., Genève, 1952, cité par GIARCOMINI, TH. et BRUMPT, CH. L., « Dissémination passive d'Anophèles par les moyens de transport ; son rôle dans la transmission du paludisme », in *Revue d'histoire de la pharmacie*, 77e année, n° 281-282, 1989, p. 144, (pp. 163-174) (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pharm_0035-2349_1989_num_77_281_3494), consulté le 17 octobre 2013.

[1085] C'est aussi par les bateaux que les maladies du *Vieux Monde* ont été introduites en Amérique et en Australie. Le principe est connu : en dehors du transport des vecteurs, un sujet atteint qui voyage pendant la période d'incubation peut transmettre la maladie avant qu'elle ne se manifeste ouvertement. CROSBY, W. A., *op.cit.*, 1994, p. 198.

[1086] GIARCOMINI, TH. et BRUMPT, CH. L., *art.cit.*, p. 168. Parmi les moustiques plus redoutables en Afrique, il faut citer le *plasimodium falciparum*.

Pendant la colonisation, le paludisme sème la panique et la désolation parmi la population blanche et noire[1087]. Les anophèles, profitant de la profusion des transports routiers, s'introduisent dans des engins mécaniques de toutes sortes pour se répandre au Kivu-Maniema. Seuls les habitants de quelques secteurs des hauts plateaux d'Itombwe échappent à cette grave affection grâce à l'altitude élevée de leur terroir[1088].

Au sujet de la tuberculose et des maladies vénériennes[1089] que Pierre Joye et Rosine Lewin appellent « *maladies d'importation* », elles seraient pratiquement inexistantes avant l'occupation européenne au Congo. Ces deux affections seraient introduites et répandues au Congo avec la colonisation. Ces auteurs trouvent appui à leur conviction dans un rapport du Congrès colonial de 1924 selon lequel : « *Il y a une unanimité absolue parmi les coloniaux pour déclarer que si la tuberculose existait avant notre arrivée, elle était en tous cas excessivement rare. Quant aux maladies vénériennes, elles existaient probablement sur la côte occidentale mais étaient localisées* »[1090].

Concernant les maladies vénériennes, les deux auteurs en expliquent le mode de dissémination en rapportant les propos de A. Doucy et P. Feldheim : « *La suppression de la polygamie, le développement du concubinage, l'arrivée en masse des « femmes libres » dans les camps et les cités de travailleurs, « le manteau de Noé » jeté publiquement sur les maladies vénériennes, le nombre d'indigènes toujours grandissant qui sillonnent les routes et les rivières du Congo, et qui, infectés eux-mêmes, agissent comme agents vecteurs des affections vénériennes, la résistance de celles-ci aux antibiotiques, les effectifs limités d'agents sanitaires en brousse, sont autant de facteurs qui créent une situation telle que si des mesures énergiques ne sont pas prises dans un avenir proche, la situation risquera de devenir alarmante*[...]. *Elle l'est déjà dans certaines provinces* »[1091].

L'ouverture des chantiers routiers, miniers et industriels a entraîné le regroupement, dans des camps de travailleurs, des hommes venus de tous les horizons qui, peut-être déjà infectés, ont transmis les maladies à leurs collègues de service. Ces camps de travailleurs attiraient aussi des femmes libres qui furent à la

---

[1087] DROOGMANS, H., « Le paludisme au Congo », in *Congo*, t. 1, n° 5, 1928, p. 626. Lire aussi RODHAIN, J., « Notes cliniques sur la malaria chez les Européens rentrant du Congo belge », in *Annuaire de la Société Belge de Médecine Tropicale*, n° 13, 1933, pp. 421-427.

[1088] Dans l'ancien District du Kivu, on pense que le paludisme serait venu du territoire de Fizi. Cette thèse repose sur le fait que les premiers missionnaires catholiques et protestants y avaient trouvé la mort suite à l'affection palustre respectivement à Lusenda (1880) et à Kalembelembe (dans les années 1900). Voir à ce sujet, GRIPEKOVEN, R., (M. Afr.), *op.cit.*, p. 48 ; KABOY, R., *Implantation missionnaire au Kivu (Zaïre) : une étude historique des établissements des pères blancs (1880-1945),* Thèse de doctorat en histoire ecclésiastique, 2 vol, Université pontificale grégorienne, Rome, 1980, p. 233 ; BAUR, J. ; *2000 ans du christianisme en Afrique une histoire de l'Eglise africaine*, Paulines, Limete-Kinshasa, 2001, pp. 258-259.

[1089] Pour Isidore Ndaywel, les maladies vénériennes, contre lesquelles les autochtones furent sans défense jusqu'à l'introduction des antibiotiques, apportèrent leur part de dépeuplement au Congo belge. NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo, des origines à nos jours* …, 2005, p. 124.

[1090] JOYE, P. et LEWIN, R., *op.cit.*, p. 166.

[1091] DOUCY, A. et FELDHEIM, P., « Travailleurs indigènes et productivité au travail..., Bruxelles, 1958, p. 108, cités par JOYE, P. et LEWIN, R., *op.cit.*, p. 168.

base de la diffusion des maladies vénériennes. Durant la Deuxième Guerre mondiale, le Colonel V. Vermeulen constate que « *les maladies vénériennes sont très répandues. Là où il y a une quarantaine d'années la syphilis et la blennorragie étaient à peu près inconnues, le mal fait actuellement des ravages inquiétants. On peut attribuer la propagation des maladies vénériennes à la multiplication des voies de communication et de transport facilitant les relations entre tribus, mais davantage encore la création de nombreux groupements de travailleurs dont la majorité sont célibataires* »[1092]. La situation empire avec la création des centres extra-coutumiers et surtout avec l'opérationnalité des routes, ce qui a ouvert les vannes de l'exode rural. Les femmes, les jeunes et les hommes, mus par la volonté de trouver de meilleures conditions de vie et la liberté, prennent d'assaut les routes et les engins de transport routier pour gagner les nouvelles entités administratives détachées de l'emprise de la coutume. Les centres extra-coutumiers, les cités indigènes et les camps de travailleurs furent des foyers de diffusion des maladies vénériennes.

Le Ministre des Colonies Louis Franck, parlant de la dénatalité des populations congolaises consécutive à ces maladies devant les Chambres législatives, constate : « *Nous avons provoqué une crise de natalité. C'est un fait que, dans la plupart des centres importants où, pour les besoins de nos industries, pour le service des Européens, sont groupés artificiellement de nombreux indigènes, venus de chefferies plus ou moins éloignées, soit spontanément, soit à la suite des sollicitations des recruteurs, la proportion des ménages stériles est excessive ; on peut même dire que les ménages féconds sont rares.* [...] *La cause du mal ? Elle est assez simple. Dans nos agglomérations artificielles, les conditions ne sont pas favorables à une saine vie de famille ; les habitants sont des déracinés qui n'ont pas constitué de foyer stable et dont les unions n'ont pas précisément le caractère de mariages ; de plus, étrangers les uns aux autres, ils ne sont plus soumis à cette discipline morale, à cette crainte de tous les instants qui résultait de la présence autour d'eux de parents, d'amis, de chefs, gardiens vigilants de la coutume ancestrale, prêts à en rappeler les menaces, à en appliquer les sanctions contre ceux qui la violent ; et ces freins ont disparu précisément au moment où les tentations se sont multipliées ; les sollicitations au vice et au dévergondage sont d'autant plus pressantes que dans toutes ces agglomérations les hommes sont plus nombreux que les femmes et que celles-ci n'y trouvent pas, comme au village, où leur sont réservés les travaux des champs, l'occupation journalière qui pourrait être leur sauvegarde*»[1093].

Quant à la peste transmise par les rats, Elikia M'Bokolo fait état de ses ravages à Dakar au début du XX^{e} siècle. Il rapporte qu'on disait que cette « *maladie se communique d'homme à homme parmi les habitants de Dakar. On le crut autant plus aisément que beaucoup de cas connus relevaient de la forme pulmonaire et que la ville réunissait toutes les conditions favorables à la diffusion des maladies* »[1094].

[1092] Bruxelles, Amin. AE, .A., *AI*, portefeuille 1385, Colonel Bem VERMEULEN, *op.cit*., p. 17.
[1093] Rapp. Ch. 1922, p. 7.
[1094] M'BOKOLO, E., « Peste et société urbaine à Dakar, … », *art. cit*., p. 21.

Au Congo belge, la peste s'est particulièrement développée dans deux foyers importants : l'Ituri et le pays des Wanande (Beni-Lubero). Elle serait partie des colonies anglaises voisines du Congo belge, notamment l'Uganda, le Kenya et le Tanganyika où elle était fort répandue depuis des décennies[1095]. Ici encore, le rôle des voies de communication, principalement de la route et du chemin de fer, était déterminant dans les contacts des personnes et dans le transport des marchandises dans lesquelles les rats infectés se dissimulaient[1096].

D'autres maladies se sont répandues grâce aux voies de communication. Dans une lettre du Gouverneur a.i. de la province Orientale R. Van De Ghinste datée du 3 mars 1931, on peut lire : « *Il faut réduire le plus possible les transports de vivres en dehors du territoire de l'Urega pour éviter la propagation de la dysenterie qui y existe à l'état endémique*»[1097]. A part la dysenterie, il faut signaler aussi le pian, la variole, la varicelle, etc. qui ont, à de degrés divers, attaqué les populations du Kivu-Maniema.

En somme, au Kivu-Maniema, les maladies endémiques comme la malaria, la lèpre ou la maladie du sommeil sont très répandues et des épidémies de variole, de typhus ou d'autres apparaissent périodiquement[1098] pendant la colonisation. En plus des conditions favorables à leur diffusion (déséquilibre alimentaire, des disettes, une hygiène publique et individuelle défectueuse, un déficit d'assistance sanitaire, etc.), les différentes affections ont bénéficié de l'établissement du réseau routier pour atteindre tous les coins de la région.

2. Lutte contre les maladies

« *Les services médicaux curatifs destinés aux populations autochtones se sont développés à partir de l'entre-deux-guerres, contribuant à façonner une image de l'Occident qui apporte - par ses écoles, ses hôpitaux, ses routes, son administration - les bienfaits de la civilisation aux populations des colonies* »[1099] affirme Monique Van Dormael. En effet, c'est à cette période que la Belgique débute la politique de grands travaux d'infrastructure, qui permet dans la durée, l'établissement du réseau routier dans toutes les provinces de la colonie.

2.1. Motivations

Le souci d'améliorer les conditions d'existence des Africains se retrouve dans les propos des dirigeants coloniaux. En Afrique occidentale, les administrateurs confrontés aux diverses maladies dans leurs colonies au début du XX^{e} siècle: « [...]

[1095] DEVIGNAT, R., *op.cit*., 48 p.
[1096] Bruxelles, Min.AE, A.A., *RC*, Rapp. Ann (120 bis) 11, Province du Kivu, Rapport 1936, p. 13.
[1097] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RC*, Rapp. Ann (120 bis) 9, Van De Ghinste, Gouverneur a. i. de la province Orientale, Lettre du 3 mars 1931, Rapport 1931.
[1098] LEFEBVRE, J., *Structures économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi*, Bruxelles, Editions du Treurenberg, 1955, p. 82.
[1099] VAN DORMAEL, M., *op.cit*., p. 12.

songent désormais à la mise en valeur des territoires conquis. S'il leur faut introduire des dispositifs de contrainte à l'égard des peuples colonisés (impôt, travail forcé, etc.), ils savent également que la réussite de leur « mission civilisatrice » dépend largement de l'adhésion des populations et que, pour l'obtenir, les mesures despotiques seules ne sont guère efficaces. C'est pourquoi ils envisagent la médecine et le médecin comme des compléments indispensables à leurs systèmes de contrôle et de contrainte. « La pénétration pacifique par l'hygiène » - telle est, en une formule très imagée, la politique préconisée où l'on prétend améliorer la santé des « indigènes » à la fois pour les mettre au travail (comme si le travail, à l'instar de l'hygiène, devait leur être inculqué), leur faire admettre sans violence la supériorité du colonisateur, ou leur faire croire au bien-fondé de son « œuvre civilisatrice » »[1100].

Au Congo belge, dans un rapport présenté aux Chambres législatives belges, le Ministre des Colonies déclare en 1920 : : « *Sans une population indigène plus portée au travail, mieux protégée contre les maladies, plus nombreuse, mieux outillée, de capacité technique plus grande, mieux vêtue, mieux nourrie, mieux logée, de conceptions morales plus élevées, nous n'arriverons pas à dégager de notre empire africain sa magnifique puissance de richesse. C'est avec les noirs et par les noirs que nous y parviendrons, pour leur plus grand bien comme pour le nôtre*. [...]. *Mais cette fin essentielle de notre activité est, à son tour, étroitement associée aux progrès du commerce, de l'industrie, des plantations européennes, de l'agriculture indigène, au développement des moyens de transport, de l'outillage et à la mise en valeur du domaine minier* [...] »[1101]. On comprend que le Ministre des Colonies réalise que la meilleure exploitation du Congo passait absolument par la contribution des autochtones et surtout par leur protection contre les maladies qui les décimaient.

Pour Anne Cornet, « *Face à ces menaces d'endémies et d'épidémies, les services sanitaires avaient le choix entre une panoplie de mesures diverses, telles la quarantaine, les campagnes de vaccination ou encore des mesures de prophylaxie* »[1102]. La mise en œuvre de ces stratégies a requis le recours aux moyens de transport routiers. Ceux-ci ont facilité le déplacement du corps médical et du matériel vers les centres de dépistage et de traitement, le dépistage et les soins, la délocalisation des villages et le transport des malades vers les formations médicales.

Lors de son voyage au Congo en 1928, le couple royal belge a découvert l'indigence des hôpitaux de l'Etat et les conditions hygiéniques déplorables dans lesquelles vivent les Congolais. C'est ainsi qu'en 1929, une dotation nationale de 50 millions de francs augmentée d'un budget extraordinaire de la Colonie de 100 millions ainsi que d'un don personnel de la Reine[1103] furent à la base de la création

---

[1100] DOZON, J.P., *Une anthropologie en movement. L'Afrique miroir du contemporain*, Paris, Editions Quæ, 2008, p. 117.

[1101] Rapp. Ch. 1920, pp. 4-5.

[1102] CORNET, A., *op. cit*., p. 124.

[1103] CORNET, A. et GILLET, F., « Regards croisés sur le voyage d'Albert et Elisabeth … », in KESTELOOT, CH. (dir.), *op.cit*., p. 110-111. Pour l'action du FOREAMI, lire TROLLI, G., « L'activité du Fonds de la Reine Elisabeth pour l'assistance médicale aux indigènes du Congo Belge (FOREAMI) (1931-1935) », in Bulletin des Séancs de l'IRCB, vol. VIII, n° 1, 1937,

en 1930 du FOREAMI dont les actions ont été pour beaucoup dans la lutte contre la maladie du sommeil[1104] et la protection de la mère et de l'enfant au Kivu-Maniema.

A partir des années 1930, un programme ambitieux de lutte intégrale contre les problèmes de santé est mis en place[1105]. Basé sur des recensements médicaux périodiques et sur des dépistages précoces, il combine les unités fixes et mobiles, associe la médecine d'Etat à la médecine missionnaire et à celle des entreprises agro-industrielles[1106]. Pour faire fonctionner les unités fixes et mobiles, il fallait disposer de moyens de transport et de formations médicales bien au point.

2.2. Mobilité du corps médical et transport du matériel médical

Pour combattre le pian au Rwanda, la route a été très sollicitée parce que le corps médical opérait à partir de centres fixes ou en itinérance. Malheureusement, « *le recours aux véhicules automobiles était en effet exorbitant. En outre, cette organisation semi itinérante était aisée dans les régions bien équipées en infrastructures routières, mais presque impossible à assurer dans les coins plus reculés. Dès lors, les populations étaient contraintes de se déplacer vers des postes sanitaires parfois construits dans des zones d'altitude différentes de celle de leurs lieux de vie, contractant de fortes fièvres. … Pour le nouveau médecin provincial Fernand Guérin, la faute en incombait au caractère très incomplet du réseau routier*»[1107].

Au Kivu-Maniema par contre, à partir de la fin des années 1920, les médecins font des inspections régulières dans les villages et administrent des médicaments aux malades. Ils acheminent rapidement les vaccins vers les régions infectées. Grâce à la route, les équipes d'assainissement sont en mesure de faire, en peu temps, la ronde des territoires pour instruire les habitants sur les précautions à prendre afin de rendre leur milieu salubre[1108].

Durant la colonisation, le corps médical souffre du déficit de médecins spécialistes des maladies tropicales et des auxiliaires médicaux[1109]. C'est ainsi que dans certains territoires très affectés par les maladies, on y envoie un médecin de la colonie, responsable médical du territoire. Il est secondé par un auxiliaire dont le

---

[1104] PIROT, P., « Le roi Albert, promoteur des sciences », in KESTELOOT, CH. (dir.), *op.cit.*, p. 133.

[1105] A titre exemplatif, voir document n° 7 : Evolution de nouveaux cas déclarés de pian et de trypanosomiase (1934-1956), annexe, chapitre quatrième, p. 32.

[1106] VELLUT, J.-L. (dir.), *op. cit.*, 2005, p. 16.

[1107] Ibid., p. 61.

[1108] KITOKO MWANKANA, MANU SOMBODI Adolphine et LOMENA OKAMBA, témoins cités ; LOKOLONGA OMAMBO, (85 ans), interviewé à Kindu, le 24 juin 2013.

[1109] Cette situation perdure jusqu'à ce jour. En effet, en 2004, un rapport de l'OMS déclare : « SSA (sub-Saharan Africa) faces a crisis with human resources for health. The WHO has estimated that though SSA has 25 percent of the world's diseases burden, it possesses only 1.3 percent of the trained health workforce". WHO report 2004, cité par DOVLO DELANYO, "Migration of Nurses from Sub-Saharan Africa: A Review of Issues and Challenges", in *Health Services Research*, June 2007; 42(3 Pt 2), (abstract), (http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1955380/doi: 10.1111/j.1475-6773.2007.00712.x), consulté le 1er novembre 2014.

champ des opérations est un espace géographique assez considérable correspondant généralement à une chefferie ou à deux chefferies. Il est un homme de terrain qui réside dans un village situé à accès routier facile pour lui permettre de sensibiliser régulièrement les populations à observer les règles d'hygiène, de faire l'inspection des habitations et des toilettes. Ces agents médicaux disposent des vélos, des motocyclettes ou même, à partir de 1950, des véhicules automobiles de service dans certains cas[1110]. Ils étaient très familiers des autochtones parce qu'ils les fréquentaient régulièrement.

Cependant, la lutte contre les affections graves comme la tuberculose, les maladies vénériennes, la lèpre, et surtout la trypanosomiase, repose sur un service médical itinérant du District. Ce service est composé d'un médecin et de plusieurs auxiliaires. Nanti d'un équipement plus ou moins complet, ces agents sillonnent les villages, les cités indigènes et les centres extra-coutumiers. Ils procèdent au dépistage des maladies et à l'administration des soins aux cas découverts. Le travail des services itinérants est très important et permet de combler le manque d'agents médicaux.

Au sujet de la stratégie de dépistage et de soins aux sujets atteints de la trypanosomiase, l'exemple de l'équipe de Jamot dans le Nord du Cameroun est édifiant : « *Les méthodes utilisées sont draconiennes ; aidées par les administrations locales, les équipes de Jamot rassemblent les populations tantôt sur leurs lieux d'habitat, tantôt en des points-carrefours où les habitants des villages environnants doivent se rendre à une date fixée (lieux où ont été aménagés, par les villageois et sous le contrôle des autorités, hangars et cases pour instaurer un minimum d'organisation hospitalière); puis, après avoir vérifié qu'une majorité d'« indigènes » ont obéi aux consignes des autorités (en confrontant le nombre des présents aux données des recensements administratifs), elles les répartissent en plusieurs files indiennes (hommes, femmes, enfants), de manière à ce qu'ils se présentent un à un devant les médecins. La consultation est brève : il s'agit principalement de déceler par palpation la présence ou non des ganglions cervicaux*[1111]*. Après quoi, les équipes se livrent à toute une série de prélèvements (des ganglions, mais aussi de sang et ponction lombaire chez les malades qui ont visiblement dépassé le premier stade) qu'ils examinent soigneusement au microscope afin d'identifier le trypanosome. Enfin, tous les cas positifs sont regroupés et font l'objet d'un premier traitement tandis que les scribes de l'équipe établissent, pour chacun d'eux, une fiche sanitaire et parfois peignent un grand « T » difficilement délébile sur leur poitrine. Par la*

[1110] En territoire d'Uvira par exemple, le médecin de la colonie résidait à Uvira, le chef-lieu du territoire alors que l'Auxiliaire médical chargé de l'hygiène dans les Chefferies Barundi et Bafulero avait élu domicile à Luvungi, un grand centre agricole situé à peu près à 80 km du chef-lieu. Voir Archives de la Sous-région du Sud-Kivu conservées à l'ISP/Bukavu.

[1111] Indice clinique connu depuis fort longtemps, notamment par les négriers qui refoulaient de leur trafic ceux parmi les futurs esclaves présentant de tels ganglions correspondant au premier stade de la maladie du sommeil appelé, en termes plus techniques, «phase lymphatico-sanguine ».

suite, aux équipes de dépistage succèdent les équipes de traitement qui dispensent les soins correspondant à la plus ou moins grande gravité de chaque cas »[1112].

Des témoins ont confirmé le dispositif médical décrit ci-haut et celui mis en place par les équipes médicales itinérantes qui exerçaient au Kivu-Maniema[1113]. Ces équipes ont pu, au risque de leur vie, dépister et réduire notablement les principaux foyers endémiques de la maladie du sommeil et sauver la vie à plusieurs Congolais.

Plus que d'autres agents médicaux, les équipes itinérantes ne pouvaient exercer sans les routes et la disponibilité des moyens de transport routier. Elles étaient appelées à joindre différents coins des territoires infectés où l'unique voie de communication était la route. C'est dire que la lutte contre les différentes pathologies s'est faite grâce et autour des « *chaussées coloniales* ». Ces dernières permettaient la mobilité du personnel et le transport du matériel médical à utiliser dans les villages.

Un rapport AIMO de 1927 déclarait : « *La variole se répand à Kasongo, à Wamaza, à Malela et Kibombo faisant beaucoup de morts à Kasongo. Des infirmiers ont été envoyés aux endroits où la maladie était la plus intense afin d'y vacciner les populations voisines des régions contaminées et des mesures sévères d'isolement des malades ont permis d'enrayer la marche de l'épidémie. A l'heure actuelle la variole existe à l'état latent.*
Maintenant que divers tronçons de grand'route sont terminés et permettent les déplacements rapides, il est vraiment regrettable que le service médical montre si peu d'enthousiasme à créer des dispensaires ruraux. Alors qu'ailleurs se manifestent les bienfaits de l'hygiène par une diminution du nombre de décès par la maladie infectieuse »[1114].

2.3. Mesures prophylactiques

Parmi les mesures de prévention prises pour combattre les nombreuses affections qui intéressent la route et les transports routiers, il faut citer le regroupement des habitations éparpillées et le déplacement des villages vers les routes, le déploiement des brigades d'assainissement et la destruction des plantations linéaires.

Concernant le regroupement et le déplacement de villages, un Décret du 10 février 1923 exhorte les responsables politiques à tous les niveaux à y recourir pour motif d'hygiène. Selon l'article 1er de cet instrument juridique, « *Le Commissaire de District ou son délégué peut prescrire d'office, pour motif d'hygiène, le déplacement du village indigène. Il détermine, dans ce cas, le chef indigène entendu, le nouvel emplacement du village*»[1115]. Et dans la circulaire qui fait office d'ampliation, le Secrétaire Général ad intérim du Gouvernement Général écrit : « *Lorsque l'autorité médicale aura conclu à la nécessité du déplacement d'un village ou d'un groupe de villages pour raison d'hygiène,*

[1112] DOZON, J.P., *art. cit*., pp. 38-39.
[1113] LOKOLONGA OMAMBO (85 ans) et NKUNDO RUSHUMBAGIRA, témoin cités ; DIANGA AKATSHI (78 ans), interviewés à Kindu, le 24 juin 2013 et.
[1114] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, RA (73), Rapport annuel District du Maniema 1927, p. 10.
[1115] Décret Royal du 10 février 1923, Recueil mensuel, Mars 1923, p. 25sv.

l'autorité territoriale sera tenue de prendre la mesure reconnue nécessaire par le praticien. Elle ne pourra se dispenser de se conformer à l'avis du médecin que pour des raisons majeures, dont elle aura à rendre compte à l'autorité supérieure »[1116].

Il est donc clair que c'est le médecin qui décide de l'insalubrité d'un site et de la délocalisation d'un village. Et souvent, le nouvel emplacement du village est situé le long de l'axe routier pour faciliter le suivi du contrôle médical et des activités de dépistage, voire de l'administration des soins aux malades déjà identifiés.

Suite à cette recommandation, en 1931, les villages des pêcheurs et cultivateurs de la région du lac Edouard sont regroupés en des endroits choisis[1117]. Leurs anciens villages, situés en des endroits couverts de roseaux et de broussailles, sont très favorables au développement des tsé-tsé.

En 1934, en territoire de Rutshuru, 84 familles sont obligées de quitter les rives du lac Edouard pour aller s'installer sur la route de Vitshumbi. Durant la même année, dans la plaine de la Ruzizi, la découverte de nouveaux cas de trypanosomiase irrite l'Auxiliaire médical. Il fait rapport au CDD qui décide *illico presto* le regroupement en villages le long de la route Bukavu-Uvira, des huttes éparpillées dans le Moyen plateau[1118].

En 1938, les villages déplacés vers d'autres endroits jugés salubres situés le long des axes routiers sont devenus nombreux. Il s'agit entre autres des villages Lusagara (167 habitants, en territoire d'Uvira), le village Wikia (200 âmes, en territoire de Beni), 14 villages groupant 1946 habitants (en territoire de Kibombo), le village Lubelenge (395 habitants, en territoire de Kindu)[1119]. En 1940, 7 villages du secteur Wakabango en territoire de Pangi comptant environ 2.200 habitants sont déplacés par mesure d'hygiène car leur site est infesté de tsé-tsé[1120].

Suite à la recrudescence de la pathologie dans la plaine de la Ruzizi en 1944 et 1945, l'Auxiliaire médical de la Chefferie, Monsieur Gossiaux, exige qu' « *on rende légale l'obligation pour les Indigènes de résider dans les villages dont l'emplacement sera décidé par l'Administrateur territorial après avis du Service Médical* »[1121]. L'objectif poursuivi est d'éviter les déplacements intempestifs des villageois qui changent de demeure à tout moment et que l'on retrouve fréquemment sur les routes de la région transportant inconsciemment avec eux les vecteurs des maladies.

Le regroupement de villages sur les axes routiers a facilité le contrôle médical et l'administration des soins aux malades atteints par les différentes affections. D'une

---

[1116] Bruxelles, Min. AE, A.A.., *AI*, (1403)1/C, H. Postiaux, Circulaire relative au déplacement des villages indigènes pour motif d'hygiène (Décret du 10 février 1923).
[1117] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapport annuel du District du Kivu, année 1931, p. 27.
[1118] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis) 10, Province du Kivu, Rapport de 1934, p. 121.
[1119] *Ibid.*
[1120] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapp. Ann (120 bis) 14, Province du Kivu, Rapport de 1940, p. 35.
[1121]ISP/Bukavu, Archives de la Sous-région du Sud-Kvu, Territoire d'Uvira, Rapport de l'Auxiliaire Médical.

manière générale, c'est à partir de 1949 que la lutte contre les endémies et les épidémies atteint sa vitesse de croisière au Kivu-Maniema. Dès lors, le nombre de nouveaux cas connait une constante diminution jusqu'en 1960[1122].

Au sujet de la Direction technique des travaux d'hygiène et des brigades d'assainissement, elles ont été créées par l'ordonnance du 10 mai 1929 du gouverneur général, Auguste Tilkens[1123]. Disposant de moyens de transport routier, le personnel de cette direction a mis à contribution la « *chaussée coloniale* » pour réaliser un contrôle de proximité des équipes qui œuvraient sur le terrain. Leur apport dans la lutte contre les maladies infectieuses était très significatif au Kivu-Maniema.

Outre l'assainissement, il était question de détruire les nids de vecteurs des maladies infectieuses, notamment les anophèles, les rats et les tsé-tsé. Au Kivu-Maniema par contre, on a commencé les travaux de désherbage le long des routes et autour des parcelles. C'est dans ce cadre qu'on s'en est pris aux *plantations linéaires*[1124] créées le long des avenues dans les grands centres et sur les axes routiers des milieux ruraux. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les palmiers constituant ces « *plantations* » ont été abattus sans ménagement à Kindu et à Kasongo[1125]. A Kibombo, les manguiers et les palmiers à huile, qui embellissaient les ruelles de la localité, ont été coupés pour combattre la glossine. Ce mouvement s'est poursuivi jusque dans des localités périphériques et sur les axes routiers de l'intérieur de la province.

2.4. Implantation des établissements médicaux

Pour Pierre-Yves Donzé, c'est au cours des années 1950 et 1960 dans le contexte du redéploiement architectural, organisationnel et technique que l'histoire des hôpitaux s'est structurée[1126]. Ces hôpitaux avaient pour mission de combattre la

---

[1122] Selon les services médicaux de la province du Kivu, les anciens et les nouveaux cas de maladies du sommeil sont passés respectivement de 1.917 et 477 en 1949 à 551 et 59 en 1958. Durant la même période, on a inventorié 4.792 (en 1949) et 3.700 (en 1959) anciens cas de pian contre 4.792 (en 1949) et 3.626 (en 1959) nouveaux cas. Quant à la tuberculose, elle connaissait encore une progression au Kivu-Maniema : 8 cas en 1949 et 10 cas en 1958 avec 2 décès parmi les Européens et 154 cas avec 66 décès en 1949 contre 804 cas et 54 décès chez les Congolais. En ce qui concerne les cas de maladies vénériennes enregistrés en 1958, le rapport du service médical révèle 9 cas de syphilis chez les Européens, 3.821 cas chez les Congolais avec 9 décès et 11 cas parmi les Asiatiques. S'agissant de la gonococcie, on a noté 94 cas chez les Européens, 13.759 chez les Congolais et 11 cas chez les Asiatiques. Voir Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (246)6, Province du Kivu, Direction des Services médicaux, Rapport annuel 1958, pp. 56, 58, 59 et 64.

[1123] DEVROEY, M., « Transports et travaux publics », in *Congrès colonial*, V^e session, n° 36, 1940, p. 17.

[1124] Les *plantations linéaires* ou *plantations routières* sont constituées des arbres plantés de part et d'autre de la route. Elles ont pour but de protéger les chaussées contre les érosions et de constituer des barrières aux automobilistes lors de l'amorce des virages dangereux.

[1125] Informations reçues de RAMAZANI Benoit, 76 ans, ancien agent de l'agriculture en territoire de Kasongo, interviewé à Kindu, le 14 janvier 2014 ; LOMENA OKAMBA et MANU SOMBODI Adolphine, témoins cités.

[1126] DONZE, P.-Y., « Les systèmes hospitaliers contemporains, entre histoire sociale des techniques et business history », in *Gesnerus*, n° 62, 2005, p. 1.

mortalité infantile, de prévenir les maladies par l'organisation des campagnes de vaccination[1127].

En 1879, les premiers médecins commencent leur action au Congo et le premier hôpital est érigé à Boma en 1889[1128]. Au Kivu-Maniema, à partir de 1921, les Pères Blancs, en dehors de leur mission évangélisatrice, s'occupent des soins de santé aux malades. A ce titre, chaque poste missionnaire est doté d'un petit dispensaire pour parer aux maladies élémentaires dont souffrait la population[1129]. Pour renforcer la lutte contre les maladies, l'administration coloniale crée une synergie en combinant l'action du personnel belge et congolais, les missions religieuses, les sociétés industrielles, minières et agricoles, auxquels s'ajoutent les organismes philanthropiques[1130]. C'est alors qu'on assiste au déploiement des organisations médicales et sanitaires philanthropiques : la Croix-Rouge du Congo (créée en 1925, elle travaille pour éradiquer la lèpre et la pédiatrie, et pour l'implantation des dispensaires et des postes de santé antivénériens) implantée à Bukavu[1131] et dans les chefs-lieux des Districts[1132], le Fonds Médical de l'Université de Louvain au Congo (FOMULAC) à Katana (1926 enseignement médical des infirmiers, actions médicales générales), le Fonds de la Reine Elisabeth pour l'Assistance Médicale aux Indigènes (F.O.R.E.A.M.I.)[1133] à Kasongo et à Kibombo (1932), le Fonds Social du Kivu (F.S.Ki) à Walungu (1936), le Centre Médical de l'Université de Bruxelles au Congo (CEMUBAC) à l'IRSAC/Lwiro (1952, lutte contre la tuberculose) et le Fonds Social Linéa (F.S.Li.) sur l'Ile d'Idjwi. A l'initiative du colon Menthen et des missionnaires,

---

[1127] ZILTENER, P. et KÜNZLER, D., *art. cit*., p. 306.

[1128] LEFEBVRE, J., *op.cit*., p. 83.

[1129] Bukavu, Archives du Bureau provincial des Pères Blancs à Bukavu, Rapports annuels des Pères Blancs sur le vicariat du Kivu de 1921 à 1936, p. 43.

[1130] ANDRÉ, J. et BURKE, J., « Développement des services de santé », in JANSSENS, P.G. et al., (dir.), *Médecine et hygiène en Afrique centrale de 1885 à nos jours*, vol. 1, Bruxelles, 1992, p. 99.

[1131] Document n° 8 : Photographie de l' « Hôpital pour Noirs » à Bukavu, annexe, chapitre quatrième, p. 32.

[1132] La FOMULAC Katana desservait un hôpital pour Européens et indigènes à Katana et une zone d'action qui s'étendait dès 1952, sur une partie des territoires de Kalehe et de Kabare. Cette zone comprenait 7 dispensaires ruraux. En outre, les médecins de la Fomulac avaient sous leur surveillance une quinzaine de dispensaires appartenant à des missions ou à des entreprises privées. Quant au F.S.Ki, sa zone d'action englobait la partie sud du territoire de Kabare qui n'était pas occupée par la Fomulac. Le fonds assurait le fonctionnement de 7 dispensaires ruraux. De son côté, le F.S.Li disposait d'une infirmière européenne et de 5 aides-infirmiers qui assuraient la desserte des 5 dispensaires de l'Ile d'Idjwi sur le lac Kivu. Le FBI et le FOREAMI avaient dans leur viseur la santé de la mère et de l'enfant, la compagne anti-tuberculose et la lutte contre l'affection sommeilleuse. Voir CONGO BELGE, Direction des services médicaux, *Rapport annuel 1952*, pp. 79-80.

[1133] Créé par l'Arrêté royal du 8 octobre 1930, le FOREAMI avait comme but général « d'entreprendre une mission curative et prophylactique intensive, afin d'y combattre les endémies et épidémies et à y promouvoir les œuvres sociales en vue du développement de la race, tant qualitatif que quantitatif »[43]. Les actions du FOREAMI portaient sur les milieux ruraux et étaient complémentaires à celles du gouvernement. Voir Bruxelles, Min. AE, A.A., *AI,* Ai (1396), *FOREAMI*, Rapport annuel 1938, p. 9.

l'hôpital Rwanguba/Jomba, en territoire de Rutshuru, destiné aux lépreux, ouvre ses portes en 1936[1134].

Tous ces efforts paraissaient comme un coup d'épée dans l'eau, tellement les affections continuaient à faire des ravages parmi la population congolaise. C'est pourquoi, en 1946, dans son discours d'adieu, le gouverneur général Pierre Ryckmans fait un bilan décevant : « *La masse est mal logée, mal vêtue, mal nourrie, illettrée vouée aux maladies et à la mort précoce* »[1135]. Il fallait donc poursuivre des mesures et en prendre d'autres, et des plus efficaces.

De 1946 à 1960, les acteurs engagés dans l'action sanitaire développent des infrastructures, tant au niveau des transports que des bâtiments, ce qui engendre une amélioration singulière des services de soins de santé prodigués aux populations locales[1136]. En 1948, les services médicaux et d'hygiène assurent, de leur côté, une assistance médicale au travers d'un réseau d'hôpitaux, de dispensaires et de maternités[1137].

Si au départ l'action de ces organismes était limitée à quelques domaines seulement de la lutte contre les affections et à quelques zones géographiques principalement du Kivu montagneux ; au fil du temps, ils ont embrassé plusieurs aspects de la médecine tropicale[1138].

Les routes du Kivu-Maniema ont joué un rôle déterminant dans la localisation géographique des formations médicales dans la mesure où le paramètre relatif à leur accessibilité pesait énormément sur la balance dans le choix des sites[1139]. Du reste, lorsqu'un site était choisi et que la formation médicale était construite, on s'employait rapidement à la relier à la route principale par le tracé d'une bretelle.

En outre, pour faciliter la lutte contre les différentes maladies, l'administration coloniale, les Sociétés missionnaires, minières, agricoles et industrielles, ainsi que d'autres privés ont créé des établissements médicaux gérés par eux. Quant aux léproseries, elles ont aussi été construites aux endroits accessibles au réseau routier pour permettre la mobilité des équipes soignantes et le transport du matériel médical.

En 1951, les principales léproseries du Kivu-Maniema étaient situées dans le District du Nord-Kivu à Sungubau, Kiavaranga, Kiavirimu, Oïcha, Kisone, Mohangi, Ihangu, Kisinga, Masoie, Kabiri, Kisomba, Busege, Musienene, Luofu, Ngelesa,

---

1134 Bukavu, Archives de l'archidiocèse de Bukavu, Histoire générale du vicariat du Kivu, 1940, p. 56.

1135 DEBRAY, F., *Congo 60 au fil des actualités Belgavox*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, Les presses de l'imprimerie Printer Trento, Juin 2010, p. 24.

1136 Bukavu, Archives de l'archidiocèse de Bukavu, Histoire générale du vicariat du Kivu, *op.cit.,* p. 59.

1137 TILLY, P., *art. cit.*, p. 237.

1138Au départ, le CEMUBAC était spécialisé dans le dépistage de la tuberculose alors que la Croix-Rouge s'intéressait uniquement aux maladies vénériennes et à la lèpre. Voir LEFEBVRE, J. *op.cit.*, p. 83.

1139 En 1950, le FSKi gérait l'hôpital de Walungu, les dispensaires de Nyangezi, Kaziba, Birhala, Lubona, Mulamba, Burhale et Kabare ; les centres de consultations prénatale et des nourrissons de Mulamba, Walungu, Birhala, Kaziba, Nyangezi, Lubona, Lurhala, Ikoma et Kabare sont tous situés sur les routes du Bushi. FSKI, *Vingt ans d'activité au service des populations du Kivu*, Bruxelles, 1952, 52 p.

Kasege, Kakomero, Tshengerero, Monigi ; dans les District du Sud-Kivu à Mutambala, Fizi, Fomulac, Kagelagela ; dans le District du Maniema à makozi, Kama, Tongoni, Tunda, Risasi, Luama, Lubutu, Kunda, Pangi, Matoyo, Ngeleza, Lukanga, Kasane, etc.[1140].

En dépit de toutes les faiblesses dans le système de santé, le savant britannique E.B. Worthington déclarait en 1955 : « *Le Congo belge et le Ruanda-Urundi peuvent être pris, quant à l'organisation des services de santé et médicaux, comme l'exemple de pays les mieux pourvus* »[1141].

CONCLUSION PARTIELLE

Au Kivu-Maniema, la *chaussée coloniale* a, aux côtés d'autres facteurs non moins importants, insufflé une nouvelle dynamique porteuse de transformations politiques et socio-culturelles dont les effets se font encore sentir de nos jours.

Un personnel « qualifié » et noir a été recruté et a donné le meilleur de lui-même, malgré certaines incompétences constatées sur le terrain et les conditions difficiles de travail, pour établir un réseau routier praticable en toutes saisons. D'autres recrues venues du Ruanda-Urundi et des autres provinces du Congo belge ainsi que des prisonniers et des contraints ont apporté leur concours à la construction des routes de la région. Ces travailleurs appelés à aller travailler loin de leurs milieux d'origine, ont abandonné leurs familles, ce qui, dans beaucoup de cas, a déstructuré la cellule de base de la société coutumière.

En dépit de cela, la route a joué un rôle non négligeable dans l'émergence et la localisation des infrastructures scolaires, médicales, postales et de nouvelles entités administratives (CEC, cités indigènes, villages agglomérés, centres urbains et postes administratifs de l'Etat). Des populations furent obligées de quitter les terres de leurs ancêtres pour aller habiter le long des axes routiers pour permettre un contrôle administratif aisé et la poursuite des travaux routiers là où c'était encore nécessaire.

Grâce à la mobilité des agents administratifs, postaux, médicaux et éducatifs, la route a participé d'une manière significative au progrès des services postaux, à l'expansion de l'enseignement primaire, secondaire général et professionnel ; à la propagation, de la prostitution et à la lutte contre les maladies endémiques et épidémiques qui désolaient la population autochtone. Elle a facilité la diffusion du swahili devenu, au fil du temps et à la mesure des contacts entre individus, la véritable *lingua franca* de l'Est du Congo belge. Ces contacts fréquents entre les différents peuples ont aussi été à la base non seulement de la naissance et de la consolidation du sentiment national, mais aussi de la pacification et de l'intégration du Kivu-Maniema dans l'ensemble congolais.

[1140] CONGO BELGE, Direction des services médicaux, *Rapport annuel 1951*, p. 58.
[1141] UROME, *op.cit*., p. 363.

Néanmoins, l'apport de la *chaussée coloniale* n'a pas été que positif. La route a été la source de divergences entre ses constructeurs européens. En effet, dès les années 1920, les privés avaient commencé à revendiquer le rachat des routes qu'ils avaient construites. Ils eurent gain de cause à partir de 1942 après moult tergiversations de l'administration. La chaussée coloniale a enfin opposé les colons au Parc National Albert et certains colons à l'administration.

L'établissement et l'exploitation de la route ont provoqué la régression du portage humain et son remplacement progressif par les moyens de transport mécaniques routiers. La *chaussée coloniale* est entrée en concurrence avec les voies d'eau et de fer. En effet, les responsables des voies de fer et d'eau s'opposèrent avec véhémence à la construction des routes parallèles à leurs réseaux de transport qu'ils accusèrent d'avoir occasionné la réduction de leur trafic. La fronde contre la *chaussée coloniale* prit fin par la « victoire » de celle-ci jugée mieux adaptée au transport au Kivu-Maniema. Et comme pour matérialiser l'hégémonie de la chaussée coloniale, en 1958, les agents de l'OTRACO s'employèrent à déterrer les rails du chemin de fer Kalundu-Kamaniola. Jusqu'à ce jour, la route est restée l'unique mode de transport entre les deux localités du Kivu.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE **1**
1. Objet et intérêt du sujet 1
2. Historiographie 3
3. Problématique et hypothèse 6
4. Délimitation de l'étude 9
4.1. Cadre géographique de la recherche 9
4.2. Cadre chronologique de la recherche 10
4.3. Cadre analytique de la recherche 12
5. Démarche méthodologique 13
6. Structuration du travail 13

CHAPITRE PREMIER : SOURCES DE DONNEES **16**

SECTION 1 : SOURCES ARCHIVISTIQUES **16**
1. Archives consultées en Belgique 16
1.1. Les archives africaines du Ministère des Affaires étrangères à Bruxelles 16
1.2. Archives privées : Papiers Paul Quinet 19
1.3. La photothèque des Pères Blancs de Namur 20
2. Les archives consultées au Congo 20
2.1. Archives du Gouvernorat de la province du Sud-Kivu à Bukavu 21
2.2. Archives du Gouvernorat du Maniema à Kindu 21
2.3. Les archives de la Division provinciale de l'économie à Bukavu 22
2.4. Les archives de la Division provinciale des titres fonciers à Bukavu 22
2.5. Les archives de la Division provinciale de l'Intérieur à Bukavu 23
2.6. Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, eaux et forêts à Bukavu (AIPAEF) 23
2.7. Les archives de la Sous-région du Sud-Kivu conservées à la Bibliothèque centrale de l'ISP/Bukavu 24
2.8. Archives de l'Office des routes, Brigade de Bukavu 24
2.9. Les archives de la SOMINKI à Kamituga, de l'Estagrico à Uvira, les archives de l'ICCN à Goma et du PNVi à Rumangabo 24
2.10. Archives de l'archidiocèse et de la maison provinciale des Pères Blancs à Bukavu 25
3. Etat des archives, critique des sources archivistiques 26

SECTION 2 : SOURCES IMPRIMEES **29**

SECTION 3 : LES TRAVAUX-SOURCES **30**

SECTION 4 : SOURCES ORALES **33**

CONCLUSION PARTIELLE **38**

CHAPITRE DEUXIEME : LA MISE EN PLACE DES « CHAUSSEES COLONIALES » **40**

SECTION 1 : MOTIVATIONS DE LA CONSTRUCTION DES ROUTES **40**
1. Assurer la pénétration coloniale et asseoir l'autorité de l'Etat 41

2. Désenclaver et mettre en valeur le Kivu-Maniema 42
3. Introduire et consolider la civilisation occidentale 46
4. Lutter contre le portage humain 48
5. Combattre les maladies 53
6. Combler le retard en matière d'infrastructures routières 54

SECTION 2 : TAXINOMIE DES « CHAUSSEES COLONIALES » 57
1. Catégories des routes avant 1933 58
2. La réforme de 1933 58
2.1. Les routes publiques 59
2.1.1. Les routes d'intérêt général 59
2.1.2. Les routes d'intérêt local 61
2.2. Les routes privées 62

SECTION 3 : DEVELOPPEMENT DU RESEAU ROUTIER 64
1. Périodisation 65
2. Processus de construction des routes de campagne 66
2.1. L'ère de l'amorce de travaux de construction des routes (1920-1932) 66
2.1.1. Etudes de rentabilité et des tracés 66
2.1.2. Programme routier et réalisations 68
2.2. L'ère de l'extension et de l'amélioration du réseau routier (1933-1948) 71
2.2.1. Politique routière 71
2.2.2. Réalisations 72
2.3. L'ère de la « modernisation » du réseau routier (1949-1960) 78
2.3.1. Le Plan décennal (1949-1959) 78
2.3.2. Travaux réalisés 79

SECTION 4 : CONSTRUCTION DE LA VOIRIE URBAINE 81
1. La voirie de Bukavu 83
2. Les voiries de Rutshuru et de Goma 86
3. Les voiries de Kasongo et Kindu 87

SECTION 5 : EVOLUTION STATISTIQUE DU RESEAU ROUTIER 88
1. Evolution statistique globale du réseau routier du Kivu-Maniema 89
2. Croissance des routes d'intérêt général 92
3. Développement des routes d'intérêt local 94
4. Progression des routes privées 96

SECTION 6 : ORIENTATIONS ET CARACTERISTIQUES DU RESEAU ROUTIER DU KIVU-MANIEMA 99
1. Orientations des axes routiers 99
1.1. Orientation Est-Ouest (vers le port de Matadi, océan Atlantique) 99
1.2. Orientation vers l'Est (les ports de l'océan Indien) 102
2. Caractéristiques du réseau routier du Kivu-Maniema 104
2.1. Qualité déficiente des routes 104
2.2. Nombre élevé de bacs et de ponts 106
2.3. Fragmentation, insuffisance et densité limitée du réseau routier 106

CONCLUSION PARTIELLE 109

CHAPITRE TROISIEME : LA « CHAUSSEE COLONIALE », UN VECTEUR DE CROISSANCE ECONOMIQUE 112

SECTION 1 : L'APPORT DE LA ROUTE DANS LA CROISSANCE DE L'AGRICULTURE, DE L'ELEVAGE ET DE L'EXPLOITATION MINIERE 113
1. Route et exploitation agricole 114
1.1. Le colonat blanc et les entreprises agricoles 114
1.2. L'exploitation des cultures d'exportation 116
1.3. L'essor des cultures vivrières 123
1.4. Le progrès des plantes pharmaceutiques 125
1.5. La culture des plantes à huiles essentielles 127
1.6. Les cultures maraîchères 127
2. Route et élevage au Kivu-Maniema 129
2.1. Introduction de nouvelles espèces d'animaux et de méthodes d'élevage 129
2.2. La question des pâturages 131
3. Le développement de la pêche 132

SECTION 2 : DEVELOPPEMENT DE L'EXPLOITATION MINIERE 133
1. Les sociétés minières et la construction des routes 134
2. Route et production minière 136

SECTION 3 : PROGRES DE L'ARTISANAT, PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES 137

SECTION 4 : DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS 139
1. Les moyens de transport routier 140
1.1. Les bêtes de somme et les chariots 140
1.2. Les débuts des moyens de transport mécanique 142
1.3. L'évolution du parc des véhicules 143
2. Les transporteurs routiers du Kivu-Maniema 145
2.1. Les transporteurs publics 146
2.2. Les transporteurs privés agréés 146
3. La mobilité des personnes et des biens 149
3.1. Le trafic voyageur 149
3.2. Le transport des marchandises 151
4. Complémentarité entre la route et les autres voies de transport 152
5. Le transport en commun à Bukavu 155
5.1. Transport par autobus 155
5.2. Transport en taxi 157
6. Les échanges commerciaux 157
6.1. Les centres de négoce 158
6.2. Les centres commerciaux 159
6.3. Le commerce ambulant 160
7. L'intégration économique du Kivu-Maniema 161

SECTION 5 : CREATION ET EVOLUTION DES SERVICES CONNEXES 163
1. Services de dépannage, de location et de vente d'engins routiers et des pièces de rechange 163

2. Le service d'assurances automobiles 165
3. Approvisionnement et vente du carburant et des lubrifiants 166
4. Les services techniques 168
4.1. La police de roulage 168
4.2. Le contrôle administratif et technique 169
4.3. Le service de douanes 170

SECTION 6 : ROUTE ET TRESOR PUBLIC DE L'ETAT 171
1. La route, une infrastructure budgétivore ? 172
1.1. Crédits alloués à la construction des routes 172
1.2. Fonds investis dans l'entretien des routes 174
1.2.1. Coût moyen kilométrique d'entretien 175
1.2.2. Subsides alloués à l'entretien des RIG et des RIL 176
2. La route, génératrice de recettes 177
2.1. Les taxes et les impôts sur véhicules 177
2.2. Les recettes douanières 180

SECTION 7 : L'ENVOL DU SECTEUR TOURISTIQUE 182
1. Les potentialités touristiques du Kivu-Maniema 182
2. Facilités d'accueil et de mobilité 184
3. Circuits des excursions et évolution du nombre de touristes 186

SECTION 8 : L'ORGANISATION ECONOMIQUE DE L'ESPACE 188
1. Le bassin économique du *Grand Nord* autour de Beni-Butembo-Lubero 189
2. Le bassin économique de Goma 189
3. Le bassin économique de Bukavu 190
4. Le bassin économique du Maniema autour de trois nœuds : Kindu, Kibombo et Kasongo 191

CONCLUSION PARTIELLE 191

CHAPITRE QUATRIEME : LA « CHAUSSEE COLONIALE », UN PHENOMENE DE SOCIETE 194

SECTION 1 : RECRUTEMENT DE LA FORCE DE TRAVAIL ET INSTABILITE DANS LES VILLAGES 194
1. Le personnel « qualifié » 195
2. La main-d'œuvre africaine 197
2.1. Le recrutement 198
2.2. Acheminement des recrues 200
2.3. Typologie des personnes à recruter 201
2.4. Evolution des effectifs 202
2.5. Conditions de travail 205
3. L'exode rural 208

SECTION 2 : REGROUPEMENT DE VILLAGES ET INTEGRATION SOCIO-CULTURELLE 211
1. Le regroupement de villages 211
1.1. Préalables 212
1.2. Processus 214
1.3. Conséquences 216

2. Emergence de nouvelles entités administratives et développement de la prostitution 217
2.1. Des camps de travailleurs mués en villages 218
2.2. Les centres urbains 218
2.3. Les centres extra-coutumiers (CEC) 220
2.4. La prostitution 223
3. Intégration socio-culturelle et politique 226

SECTION 3 : LE CONTACT DES INTELLIGENCES 228

SECTION 4 : AMELIORATION DES SERVICES POSTAUX 232

SECTION 5 : DIFFERENDS ET CONCURRENCE SUSCITES PAR LA ROUTE 235
1. Divergences entre constructeurs des routes 235
1.1. Le rachat des routes construites par les privés 235
1.2. Le désaccord au sujet de la construction de la route Rutshuru-Ruhengeri 239
1.3. La question de la route Walungu-Kaniola-Kitutu 243
2. La concurrence route-rail-eau 244

SECTION 6 : ROUTE ET PORTAGE HUMAIN 250
1. Contexte historique 250
2. Evolution du portage 252

SECTION 7 : ROUTE ET RENFORCEMENT DU CONTROLE ADMINISTRATIF 253
1. Le rapprochement entre l'administration et les administrés 253
2. De la « *pax belgica* » au Kivu-Maniema 255

SECTION 8 : PROPAGATION ET LUTTE CONTRE LES MALADIES 257
1. Route et propagation des maladies au Kivu-Maniema 259
2. Lutte contre les maladies 265
2.1. Motivations 265
2.2. Mobilité du corps médical et transport du matériel médical 267
2.3. Mesures prophylactiques 269
2.4. Implantation des établissements médicaux 271

CONCLUSION PARTIELLE 274

TABLE DES MATIERES 276

UNIVERSITÉ DE NAMUR
FACULTÉ DE PHILOSOPHIE ET LETTRES

Les routes dans l'univers colonial du Kivu-Maniema (1920-1960)

Mise en place, imaginaire collectif et incidences sur la société et l'environnement

Tome 2

Jacques
Usungo Ulungu-Kinyamba

Thèse présentée en vue de l'obtention du grade académique de Docteur en Histoire, art et archéologie, sous la direction de Madame la Professeure Isabelle Parmentier, Université de Namur

Année académique 2014-2015

CHAPITRE CINQUIEME : ROUTE ET ENVIRONNEMENT

C'est par le thème de la colonisation que l'histoire de l'environnement s'intéresse à l'Afrique. Leroy Vail soutient, en 1972, que l'expansion coloniale a provoqué une catastrophe écologique dans la partie orientale de la Zambie[1]. Elle a remplacé la relation entre l'homme et l'environnement par un processus de sous-développement qui persiste jusqu'aujourd'hui. Depuis lors, plusieurs thématiques qui concernent cette thèse sont étudiées. A titre d'exemple, citons la conservation de la nature. Elle se développe en Afrique australe dans les années 1980 avec la revue « *Journal of Southern African Studies* ». Par la suite, elle est envisagée dans le cadre du développement durable à travers la notion de l'« *impérialisme vert* »[2]. On note que l'histoire de l'Afrique est avant tout celle des peuples et des interactions entre eux et la nature[3]. A partir des années 2010, les publications d'Estelle Rodary éclairent davantage sur la conservation de la biodiversité. Elle s'insurge contre la politique coloniale de conservation de la nature qui exclut les colonisés de la gestion de leur patrimoine[4].

La deuxième problématique est celle qui analyse la déstructuration des communautés autochtones au contact avec la colonisation. L'ouvrage de William Crosby « *Columbian Exchange* »[5] est publié dans ce cadre. L'auteur montre dans cette publication comment la colonisation a disséminé les maladies, introduit de nouvelles plantes, décimé les populations autochtones, etc., bref, déstructuré les sociétés en Asie, en Amérique et en Afrique.

Du côté des chercheurs africains, les géographes et les économistes sont les plus entreprenants dans l'analyse du développement durable[6] à partir de la fin des

---

[1] VAIL, L., « Ecology and history : the example of Eastern Zambia », in *Journal of Southern African Studies*, 3, 1977, pp. 129-155, cité par QUENET, G., *Qu'est-ce que l'histoire environnementale* ?, Paris, Champ Vallon, 2014, p. 199.

[2] GROVE, H. R., *Green imperialism. Colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism*, *1600-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, 540 p.

[3] MC CANN, C.J., *Green land, brown land, black land, Environmental History of Africa 1800-1990*, USA, British Library Cataloguing in Publication Data Available, 1999bid., p. 23.

[4] RODARY, E., « Crises et résistants : les écologies politiques en Afrique », in *Ecologie & politique*, vol. 2, n° 42, 2011, p. 20, DOI : 10.3917/ecopo.042.0019, (http://www.cairn.info/revue-ecologie-et-politique-2011-2-page-19.htm), consulté le 15 octobre 2014 ; MILIAN, J. et RODARY , E., « La conservation de la biodiversité par les outils de priorisation » Entre souci d'efficacité écologique et marchandisation », in *Revue Tiers Monde*, vol. 2, n° 202, 2010/2 pp. 33-56, DOI : 10.3917/rtm.202.0033, (http://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-2-page-33.htm), consulté le 15 octobre 2014.

[5] CROSBY, A., *The Columbian Exchange … op.cit.*, 283 p.

[6] GODARD, X., « E comme Environnement ou l'émergence ambiguë d'une nouvelle sensibilité », in GODARD, X., (dir.), Les *transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-Inrets, 2002, p. 93. Il est à noter que dans le cadre africain, les écrits des économistes sur l'impact des transports sur le développement durable nous ont beaucoup inspiré.

années 1990. Au Congo-Kinshasa par contre, la thématique de la gestion de l'environnement est abordée dans les écrits des géographes[7][8]. On trouve des allusions à l'environnement chez certains historiens. C'est notamment Isidore Ndaywel pour qui, pendant la période précoloniale, « *l'environnement était respecté, en tant que siège des esprits et source de vie. Son exploitation, soumise à des règles strictes pour permettre sa régénérescence, correspondait au même mode d'autosubsistance* »[9].

Concernant les effets des routes sur l'environnement, ils sont largement examinés dans le monde anglo-saxon et en France. On étudie la question des accidents, des bords de route, la destruction de la biodiversité, les espaces agraires, etc. Ces recherches sont menées par des écologistes, des économistes et des géographes. La plupart d'entre elles sont synchroniques et n'intéressent pas la période coloniale[10].

Au Congo belge, deux contributions majeures nous ont inspiré : L'étude de M.E. Wildeman qui fait une étude détaillée de la protection de la nature. En 1933, il écrivait : « *De nombreuses questions sont agitées en ce moment dans le vaste domaine colonial. Parmi les plus importantes il faut, d'après nous, ranger celles qui par leur portée générale intéressent non seulement les sciences biologiques, mais touchent également aux sciences sociales, au développement économique des races indigènes et par suite à celui de la Colonie tout entière, envisageant son essor dans le présent et dans l'avenir. Parmi ces questions, celles se rapportant à la « Protection de la Nature » sont pour nous, en ce moment d'intense transformation dans les colonies, à placer au premier rang* »[11].

C'est le cas de Pierre Samuel Nemb dont l'ouvrage déjà cité propose une grille intéressante d'analyse des incidences des routes sur l'environnement.

[7] BRUNEAU, J-C., 1983, « Cartographie de l'environnement et aménagement urbain à Lubumbashi (Zaïre) », in *GEO-ECO-TROP., Revue Internationale d'Ecologie et de Géographie Tropicales*, 7(1-4), 1983, pp. 19-47 ; MALAISSE, F. et al., Essai cartographique sur l'environnement et sa dynamique en milieu tropical humide : les moyens plateaux du Shaba méridional, ...idem, 1983,pp. 49-65. MASHINI DHI MBITHA MULENGHE, 1992, Bibliographie sélective (Congo-Zaïre), Ecologie et Environnement. Milieux naturels, *Bulletin Géographique de Kinshasa-Géokin*, Vol. III, n°1, pp. 133-140) ; MWANZA wa MWANZA, « Crise écologique et gestion de l'environnement au Congo (Zaïre) », *Bulletin Géographique de Kinshasa – Géokin*, Vol. III, n°1, 1992, pp. 13-23 ; MPASI ZIWA MAMBU, 1992, « Quelques facteurs qui amplifient le déboisement dans l'auréole d'influence de Kinshasa », in *Bulletin Géographique de Kinshasa – Géokin*, Vol. III, n°1, 1992, pp. 27-35.

[8] Seuls les géographes de l'Université de Lubumbashi ont publié quelques textes intéressants sur l'environnement de cette ville dans la *Revue Internationale d'Ecologie et de Géographie Tropicale* et ceux de Kinshasa, dans la revue *Géokin*.

[9] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo …, op.cit*., 2005, p. 22.

[10] C'est le cas de FORMAN, T.T. R. et ALEXANDER, L. E., « Roads and Their Major Ecological Effects », in *Annual Review of Ecology and Systematics*, vol. 29, 1998, pp. 207-231. (http://www.edc.uri.edu/nrs/classes/nrs534/NRS_534_readings/FormanRoads.pdf), consulté le 30 novembre 2014 ; JOCHEN A. G. JAEGER et al., « Effects of Roads and Traffic on Wildlife Populations and Landscape Function: Road Ecology is Moving toward Larger Scales », in *Ecology and Society*, 16(1): 48, 2011, (http://www.ecologyandsociety.org/vol16/iss1/art48/), consulté le 28 novembre 2014.

[11] DE WILDEMAN, M.E., « Protection de la Nature, protection de l'Agriculture. Les problèmes qu'elles soulèvent », *Bulletin de l'IRCB*, t. IV, n° 2, 1933, p. 386.

La deuxième publication est d'Henri Nicolaï et Jules Jacques[12]. Ils démontrent en 1954, comment les voies de communication en général et les voies ferrées en particulier, ont été, au cours de l'histoire, d'actifs agents de transformation des paysages.

L'étude des effets des routes et du trafic routier sur l'environnement[13] affronte deux grandes réalités qui compliquent la recherche et la vie du chercheur au Congo. D'une part, le fait que depuis les tracés jusqu'à la modernisation et à l'exploitation des routes, les ingénieurs et les exploitants n'avaient pas dans leur viseur la préservation de l'environnement. Seules des considérations techniques et socio-économiques étaient à l'ordre du jour[14]. De la sorte, les instruments de mesure des dégâts et les données quantifiables sont quasi inexistantes[15]. Et pourtant, la route a apporté des innovations à la fois positives et nuisibles au milieu physique[16] où se meuvent de nombreux êtres vivants parmi lesquels se trouve l'homme. Car comme le dit C. Gallez, « *Les effets négatifs des transports sur l'homme et sur l'environnement, comme les effets positifs, se manifestent partout dans le monde. Toutefois, la nature des problèmes, leur intensité, leur degré de priorité sur l'agenda, et même les compromis nécessaires pour améliorer la situation diffèrent sensiblement d'un pays à l'autre* »[17].

Dans ce chapitre, nous voulons faire état des conséquences de la construction, de l'entretien et du trafic routier sur l'eau, l'air, la faune, la forêt, la savane, les paysages, etc., pendant la période coloniale. Il sied de noter dès à présent que la route ne peut, à elle seule, produire des effets qui peuvent transformer l'environnement. L'intervention des autres facteurs est nécessaire. Cependant, dans cette étude, nous insisterons beaucoup plus l'accent sur l'impact de la route.

---

[12] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*, 208 p.

[13] Pour M. Didier et R. Prud'homme, « *Les transports modifient l'environnement naturel. Les infrastructures changent les paysages. Les véhicules motorisés (trains, automobiles, avions) font du bruit. Ils rejettent dans l'atmosphère des polluants et des gaz de combustion* ». DIDIER, M. et PRUD'HOMME, R., *op.cit.*, p. 79.

[14] De nos jours, dans certains pays, les « *grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé* [...]». Article 14 de la loi LOTI de 1982 en France cité par PASSARD, F., *op.cit.*, p. 23.

[15] A ce propos, évoquant le changement climatique en Afrique, Alain François et Mohamed Taabni s'interrogent : *« Ainsi, faute de données précises et trop souvent fragmentaires, les climatologues reconnaissent aujourd'hui leur méconnaissance de l'histoire récente du climat africain, méconnaissance au regard de laquelle l'interprétation des phénomènes météorologiques demeure à l'heure actuelle difficile. En effet, à quelle « norme climatique » se réfère-t-on pour parler de « changement climatique » sur le continent et sur quelle période faut-il que celle-ci ait été établie pour repérer des « anomalies » significatives ? En d'autres termes, dispose-t-on d'un recul suffisant pour corréler les phénomènes météorologiques récents avec les oscillations climatiques décennales ou séculaires ?* » (FRANÇOIS, A. et MOHAMED TAABNI, « L'Afrique face aux changements climatiques », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 260, octobre-décembre 2012, p. 460, (http://com.revues.org/6692), consulté le 20 octobre 2014.

[16] ATIBT/FAO, *op.cit.*

[17] GALLEZ, C. et al., *Les enjeux environnementaux*, in BOUSSIÈRE, Y. et MADRE, J.L. (dir.), *op.cit.*, p. 432.

SECTION 1 : EFFETS SUR L'AIR, L'EAU ET LE SOL

En 1973, une enquête de l'OCDE révèle que « *La période de travaux sera également marquée, sur le plan de l'environnement, par des problèmes provisoires, mais néanmoins importants. Les inconvénients majeurs dus aux travaux de construction sont généralement le bruit, la pollution atmosphérique, mais il faut également tenir compte des nuisances visuelles ou dues à la poussière* »[18].

Au Kivu-Maniema, les routes en terre représentent 93 % du réseau, soit 5.685 km. Or, plus de deux tiers de cette région sont soumis à une pluviosité abondante durant une bonne partie de l'année[19]. Ainsi, à plusieurs reprises, les glissements de terrain, les éboulements par suite d'infiltration d'eau, des tassements sur les talus des remblais à cause de la raideur des pentes, etc., affectent l'assiette de la route. En saison sèche, le passage des engins routiers soulèvent la poussière et polluent l'environnement. En saison des pluies, les routes embourbées empêchent le trafic aisé des automobiles. Les retombées des routes sur l'air, l'eau et les sols s'observent tant pendant les travaux de construction des chaussées que pendant leur exploitation.

Dans cette section, notre attention est focalisée sur les différentes pollutions générées par la route et son exploitation au Kivu-Maniema pendant la période coloniale.

1. La pollution atmosphérique

La question de la pollution atmosphérique est aujourd'hui envisagée à l'échelle planétaire. Aucun pays au monde ne peut prétendre y échapper d'autant plus qu'en un siècle, les pollueurs ont changé. Ils étaient immobiles (fonderies, briqueteries, etc.), ils sont devenus mobiles (voitures, camions)[20].

Au Kivu-Maniema, la pollution de l'air engendrée par la route, quand bien même elle ne concerne pas une bonne frange de la population et ne peut se situer dans les proportions des pays industrialisés, est imputable à deux facteurs essentiels : la poussière et les gaz d'échappement des engins routiers dus aux moteurs à combustion.

1.1. Le sable poussiéreux

D'une manière schématique, on rencontre sur les savanes du Kivu-Maniema des sols sablonneux tandis que dans la forêt et dans la région montagneuse, ce sont

---

[18] OCDE, *Effets de la circulation et des routes sur l'environnement en zones habitées*, Paris, Recherche routière, 1973, p. 13.

[19] Document n° 1 : Altitudes, températures et pluviosité de quelques stations du Kivu-Maniema en 1959, annexe, chapitre cinquième, p. 59.

[20] DUPUY, M., *Histoire de la pollution atmosphérique en Europe et en RDA au XX^e siècle*, Paris, L'Harmatan, 2003, p. 15.

les sols argileux qui dominent généralement. Or, la stratégie appliquée dans la construction des routes consistait à utiliser le matériau trouvé sur place afin de minimiser les dépenses. C'est ainsi que les différents types de sols ont été utilisés dans leurs milieux respectifs.

En 1954, le *Royal automobile club de Belgique* explique, dans un article paru au journal « *L'Echo du Kivu* », les origines du sable poussiéreux que l'on rencontrait dans la Province du Kivu : « *Pendant la saison des pluies, les précipitations sont considérables et pendant la saison sèche, l'évaporation est très prononcée. Beaucoup de sols se transforment en boue sous l'influence des pluies pour devenir pulvérulents et poussiéreux pendant la sécheresse* »[21].

La présence du sable poussiéreux généré par la route débute à la construction de celle-ci. Durant le débroussaillement et le défrichement, l'essouchement et le nettoyage, le gravelage et le drainage[22], la pollution de l'air est au rendez-vous. Les gros arbres abattus et dessouchés soulèvent, à leur tombée, une immense fumée de poussière. Avec la mécanisation à partir de la Deuxième Guerre mondiale, le niveau de poussière sur les chantiers routiers et dans les carrières d'extraction de la terre de remblai augmente. En plus, au moment de l'extraction de la terre ou du gravier et de leur déversement sur les chantiers, une bonne quantité de poussière de sable est perceptible pendant plusieurs minutes.

C'est surtout à l'étape de l'exploitation des routes que le niveau de la poussière est plus élevé en saison sèche[23]. En effet, *« il est établi qu'un trafic intense provoque une usure telle que, si l'on n'y remédie, la route se transforme peu à peu en un véritable chemin de creux. Cela n'a rien d'étonnant si l'on considère le nuage de poussière soulevé en saison sèche à chaque passage de véhicule et la nature trouble et boueuse des eaux de ruissellement en saison des pluies. Tous ces phénomènes concourent à un appauvrissement en liant (silt et argile) du revêtement qui devient pulvérulent et est projeté sur l'accotement* »[24].

Lors de la construction, les ouvriers des chantiers et les voyageurs aspirent la poussière au passage des engins routiers. Des témoins racontent qu'en saison sèche, les voyageurs et les aide-chauffeurs qui prenaient place au-dessus des carrosseries des camions étaient saupoudrés de poussière de sable soulevée par les véhicules. La poussière couvrait aussi les végétaux situés au bord des routes et pénétrait jusqu'à

---

[21] ROYAL AUTOMOBILE CLUB DE BELGIQUE, « Exposé sur le problème des routes au Congo belge », in *L'Echo du Kivu*, n° 821, vendredi 10 décembre 1954, p. 3. Dans la grande partie du Kivu-Maniema, la grande saison des pluies couvre la période allant de mai à septembre et la petite saison sèche entre janvier et février.

[22] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.788.

[23] Voir Document n° 2 : Photographies du sable poussiéreux à l'ISP/Bukavu et au centre de Goma, annexe, chapitre sixième, p. 59.

[24] FEYTMANS, G., *art. cit.*, p. 492.

l'intérieur des maisons[25]. Elle salissait les ustensiles, les meubles et les vêtements. C'était un calvaire pour les habitants des villages situés le long des chaussées. Onoloke Armand et Amani Kabiona[26], rapportent le spectacle désolant que connaissaient les voyageurs qui empruntaient la route des escarpements de Ngomo entre Bukavu et Kamaniola pendant la saison sèche. Même les passagers qui voyageaient à bord des véhicules couverts comme des fourgonnettes arrivaient à destination couverts de poussière. Leurs narines, les cils et sourcils, leurs cheveux, ainsi que leurs bagages, rien n'échappait à la poussière.

Le témoignage de Christiane Dussart est aussi édifiant : « *Quant à la saison sèche, je me rappelle surtout un immense nuage de poussière derrière les voitures : les routes étaient souvent des pistes en terre* »[27]. Sur la route des escarpements, pendant la saison sèche, « *Même les passagers qui voyageaient à bord des véhicules couverts comme des fourgonnettes arrivaient à destination saupoudrés de poussière. Leurs narines, cils et sourcils, cheveux, ainsi que leurs vêtements et bagages étaient entièrement couverts de poussière* » [28].

La lutte contre le sable poussiéreux passait par l'asphaltage ou tout au moins le gravelage du réseau routier. Cela était difficile à envisager parce que le problème intéressait pratiquement toute la colonie. Ce qui serait énorme pour le budget de la colonie.

1.2. Les polluants émis par les gaz d'échappement

La route, à travers l'automobile, est source de contamination de l'air. A ce sujet, Pierre Samuel Nemb, se basant sur le cas du Cameroun, note : « *La pollution atmosphérique par les transports terrestres est surtout due à l'automobile et c'est en milieu urbain qu'elle a le plus d'importance. Elle concerne donc principalement les transports interurbains dans le cas de traversées d'agglomération. En dehors des agglomérations, elle n'a guère d'effets que sur les voyageurs qui se trouvent à l'intérieur des véhicules et sur quelques personnes particulièrement exposées de par leur localisation ou leur profession* »[29]. Pour Lobo Kanda-Kanda, « *La contamination de l'air par le plomb s'explique aisément ; la majeure partie des aérosols plombifères se dépose à proximité des routes* ».[30]

---

[25] Lobo Kanza-Kanza ajoute qu'il existe un problème « permanent » de la pollution aérienne qui pourrait se répercuter notamment sur la qualité des cultures potagères et des aliments commercialisés dans divers marchés et le long des routes et des avenues. LOBO KANZA-KANZA, *La pollution de l'air à Kinshasa (Zaïre) en matières inorganiques est faible mais permanente et complexe*, Thèse annexe présentée en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences, Faculté des Sciences, Université Catholique de Louvain, 1987, p. 52.

[26] ONOLOKE Armand et AMANI KABIONA, témoins cités.

[27] DUSSART, CHR., *art. cit*., pp. 18-21.

[28] ONOLOKE Armand, ancien chauffeur d'Estaf et AMANI KABIONA, agent Cotonco, âgés respectivement de 78 et 81 ans, interviewés à Goma, le 18 juillet 2013.

[29] NEMB, P. S., *op.cit*., p. 132.

[30] *Ibid*., p. 50.

On sait de nos jours que le gaz d'échappement est nuisible à la santé de l'homme et à la biodiversité. Le Ministère français de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie liste les polluants de l'atmosphère issus des automobiles. Il s'agit du dioxyde de soufre issu de la combustion de combustibles fossiles (fioul, gazole, etc.), du monoxyde d'azote rejeté par les pots d'échappements des voitures, qui s'oxyde dans l'air et se transforme en dioxyde d'azote[31], des hydrocarbures aromatiques polycycliques et composés organiques volatiles issus des produits de remplissage de réservoirs automobiles et du monoxyde de carbone provoqué par les combustions incomplètes du fioul provenant des gaz d'échappement des véhicules. Enfin, il ajoute le plomb Pb émis par le trafic automobile et les autres métaux lourds comme l'arsenic, le cadmium, le nickel, le cuivre dus à la combustion du carburant[32].

Derrière la problématique des effets des polluants émis par le gaz d'échappement, il y a la question du type de carburant et des lubrifiants utilisés dans les engins routiers.

Au Congo belge, la nature du véhicule et du carburant à utiliser a, pendant un long moment, préoccupé l'autorité coloniale. Dès le début du XX^{e} siècle, l'Etat Indépendant du Congo a multiplié en Belgique, des essais afin de mettre au point des véhicules adaptés qu'on baptisa « *automobile-Congo* »[33]. Il a même envisagé aussi l'installation d'une distillerie à Boma et à Matadi pour la fabrication de l'alcool prévu comme carburant[34].

Les premières automobiles arrivent au Congo en 1902. Dans un premier temps, il s'agit de deux camions chauffés au bois[35]. Ensuite, de trois camions automobiles à vapeur mis en service dès 1903 et, à partir de 1910, des camions à vapeur. Enfin, en 1911, des camions à essence de 60 kg de charge utile sont expédiés au Congo belge et, en 1917, on essaie 4 camions Lacre, au pétrole et à l'alcool[36]. Tous

---

[31] Ce polluant provient principalement, pour le cas qui nous occupe, des moteurs des véhicules automobiles.

[32] MINISTÈRE FRANÇAIS DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, *Améliorer la qualité de l'air extérieur : Agir dans tous les secteurs,* Edito, p. 6, (http://www.developpement-durable.gouv.fr/), consulté le 17 mars 2014.

[33] Par *automobile-Congo*, l'Etat colonial voulait mettre sur pied des véhicules spéciaux qui, par leur robustesse et leur endurance, devaient être adaptés aux routes et aux conditions climatiques et pédologiques du Congo. Ces véhicules devaient en outre utiliser le carburant fabriqué à partir des produits du Congo. Pour plus de détails sur l'*automobile-Congo*, voir DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., *op.cit*., p. 331.

[34] *Ibid.*, p. 189. En 1942, on propose d'utiliser l'huile de palme comme carburant à condition d'un préchauffage préalable pour réduire sa viscosité. BEELARTS, M., « Emploi de l'huile de palme « éthanolisée » pour l'alimentation des moteurs Diesel », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. XIV, n° 2, 1943, p. 458.

[35]Mouvement géographique du 20 novembre 1904, col. 561, cité par DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., *op.cit*., p. 189.

[36] *Ibid.*, p. 190.

ces engins sont envoyés dans l'Uélé pour le transport du coton, mais aussi pour l'exploitation de la route du Soudan. Ils dégageaient une énorme fumée.

Au Kivu-Maniema, la première automobile connue est celle du Commissaire de District De Ghinste qui a inauguré la route Bukavu-Uvira en décembre 1925. Dès lors, le nombre de véhicules en circulation ne cessa d'augmenter dans la province du Kivu[37].

L'usage des automobiles a été bien accueilli par la population. Des volontaires se présentaient de plus en plus nombreux pour contribuer à l'achèvement des routes, tandis que les populations riveraines des routes fournissaient en abondance les vivres nécessaires à leur alimentation[38]. Des enfants et des adultes passaient beaucoup de temps derrière les tuyaux d'échappement des véhicules au ralenti[39]. Cet enthousiasme fit oublier les effets néfastes des automobiles à bois et à vapeur sur l'environnement et sur la santé des hommes.

Concernant le carburant à utiliser dans les engins routiers, le Congo ne disposant pas de gisements de pétrole exploités à l'époque, le colonisateur, mû par le désir de réduire le coût des transports et celui de s'affranchir de l'étranger pour l'achat des quantités croissantes d'hydrocarbures, se lança dans la recherche d'un carburant sûr, moins onéreux et disponible dans la colonie.

L'initiative est du Ministère des Colonies qui associe les laboratoires de chimie des Universités de Bruxelles et de Louvain. L'objectif est d'alimenter les moteurs d'automobiles par un carburant plus économique que l'essence et le mazout. Pour y arriver, deux pistes sont explorées. D'une part, on tente d'actionner les moteurs existants soit avec des huiles lourdes (huile de palme, de coton, de ricin, d'arachides, etc.), soit avec du gaz produit par le charbon de bois. Les résultats sont faibles et l'on arrive à la conclusion qu'il faut avant tout concevoir des moteurs et même des véhicules capables d'utiliser ces nouveaux types de combustible[40]. La solution la plus en vue fut l'huile de palme que l'on trouve pratiquement dans tous les Districts du Congo. Malheureusement, l'instabilité des cours d'achat de ce produit n'encouragea guère la poursuite de la recherche. Ensuite, on envisagea d'installer les distilleries pour fabriquer l'alcool, ce qui souleva la question d'éthique et d'ordre social « *pour empêcher que l'alcool puisse être consommé par les indigènes, car ces derniers sont déjà parvenus à s'enivrer avec des parfums et des eaux de Cologne de traite qu'ils se procuraient chez les factoriens* »[41]. En définitive, aucune solution pratique n'a été trouvée et le projet s'est arrêté.

---

[37] Voir Document n° 17 sur l'évolution du parc d'engins routiers au Kivu-Maniema (1925-1959), en annexe du chapitre troisième, p. 21.
[38] DEVROEY, E. et VANDERLINDEN, R., *op.cit.,* p. 190.
[39] SHONGO OKITOKONDA A., ONOLOKE Armand et SELEMANI BUJAGA, témoins cités.
[40] DEVROEY, E., *Le réseau routier au Congo Belge… op.cit.*, p. 125.
[41] *Ibid.*, p. 127.

Les polluants générés par la circulation routière et les moteurs à combustion des véhicules ont des effets néfastes sur la santé des hommes et sur l'environnement[42]. Les particules et la fumée sont dégagées par l'effet de la combustion et se propagent dans l'air. A la respiration, elles sont absorbées par l'homme et les animaux et attaquent l'appareil respiratoire. Or, l'inhalation de gaz d'échappement diesel peut entraîner la toux ainsi qu'une sensation de démangeaison ou de brûlure des yeux. Elle peut causer une irritation des poumons ou une réaction allergique pouvant mener à l'asthme ou à l'aggravation d'une condition asthmatique préexistante[43]. Par conséquent, « *Vivre à proximité de routes pourrait être responsable de 15 à 30% de nouveaux cas d'asthme chez les enfants, de maladies pulmonaires obstructives chroniques (MPOC) et de maladies coronariennes chez les personnes de 65 ans et plus* »[44].

Les sources ne précisent pas combien de gens ont été atteints par les effets des gaz d'échappement. Cependant, l'inhalation volontaire de l'essence et des lubrifiants (huile de moteur, huile de frein), comme drogue par certains chauffeurs, mécaniciens, aide-chauffeurs et vendeurs de carburant est connue au Kivu-Maniema[45].

2. Pollution et perturbation des cours d'eau

La pollution de l'eau est « *une dégradation physique, chimique, biologique ou bactériologique de ses qualités naturelles, provoquée par l'homme et ses activités. Elle perturbe les conditions de vie de la flore et de la faune aquatique et elle compromet les utilisations de l'eau et l'équilibre du milieu aquatique* »[46]. Depuis longtemps, on pense que la pollution de l'eau est uniquement causée par les matières organiques et fécales, les pesticides[47] dont l'usage remonte aux années 1950 et l'eutrophisation[48]. L'établissement d'un tronçon routier peut aussi provoquer la pollution et la perturbation des eaux

---

[42] En 2012, à l'issue d'une réunion des spécialistes internationaux, le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC) de l'OMS a classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel parmi les facteurs responsables du cancer du poumon. OMS, *Communiqué de presse n° 213*, 12 juin 2012, (http://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_F.pdf), consulté le 29 novembre 2014.

[43] CCHST, « Le rapport sur la santé et la sécurité », in *Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail*, vol. 10, n° 6, (http://www.cchst.ca/newsletters/hsreport/issues/2012/06/ezine.html), consulté le 12 octobre 2014.

[44] SEBASTIEN, « Diesel : les gaz d'échappement classés cancérogènes par l'OMS », in *Respire*, 13 juin 2013, (http://www.respire-asso.org/diesel-les-gaz-dechappement-classes-cancerogenes-par-loms/), consulté le 13 octobre 2014.

[45] SHONGO OKITOKONDA A., ONOLOKE Armand et SELEMANI BUJAGA, témoins cités.

[46] CNRS, *L'eau douce, une ressource précieuse : Découvrir l'eau,* Saga science, 2003, (http:/www.cnrs.fr/cw/dossiers/doseau/decouv/degradation/01_qu_est_ce.htm), consulté le 19 octobre 2013.

[47] AMADOU DIOP, *Diagnostic des pratiques d'utilisation et quantification des pesticides dans la zone des Niayes de Dakar (Sénégal)*, thèse de doctorat en chimie analytique, Université du Littoral Côte d'Opale, 2013, (http://www.theses.fr/2013DUNK0341), consulté le 23 septembre 2014.

[48] CNRS, *op.cit*.

souterraines et de surface pendant la réalisation du projet et lors de son exploitation[49].

Sur le plan hydrographique, le Kivu-Maniema possède une multitude de cours d'eau appartenant au bassin du fleuve Congo pour ceux qui arrosent le Sud-Kivu et le Maniema, et au bassin du fleuve Nil pour ceux du Nord-Kivu[50]. L'inclinaison générale du relief du Kivu-Maniema à l'ouest influence fortement l'écoulement des cours d'eau. A part les rivières, le Kivu-Maniema est nanti de trois lacs : le lac Edouard dans le Nord-Kivu, le lac Kivu et le lac Tanganyika dans le Sud-Kivu.

La construction d'un réseau routier dans une région aussi bien nantie sur le plan hydrographique ne peut pas se faire sans porter atteinte à ses cours d'eau et à la qualité de leurs eaux. Dans cette étude, nous voulons examiner la part de la route dans la pollution des eaux de surface.

Pendant la phase de construction des *chaussées coloniales* du Kivu-Maniema, deux phénomènes importants se dégagent : la pollution des eaux et la perturbation de certaines rivières.

Concernant la pollution des eaux, il est impérieux de savoir que lors du défrichement, du désherbage et du nettoyage du terrain par où la route doit passer, des arbres situés à proximité des cours d'eau étaient abattus et y tombaient. Certains arbres y étaient définitivement abandonnés. Il en était de même pour les herbes qu'on y jetait sans ménagement. Des fois, lors du déblayage du terrain, des quantités considérables de terre dégagées de la chaussée étaient déversées dans des cours d'eau[51]. L'eau changeait complètement de couleur pendant quelques temps[52]. On ne savait pas trop que cette terre allait se déposer quelque part, réduire la profondeur des cours d'eau et provoquer des ensablements, nuisibles à la survie de la biodiversité aquatique.

En plus, lors de la construction des ouvrages d'art, les berges de l'endroit choisi étaient perturbées. Les constructions en briques, en terre ou en matériel ferreux

---

[49] AMINA BACHA, *Exposé étude d'impact des projets routiers sur l'environnement*, USTHB - Géologie de l'ingénieur 2007, Dans la catégorie: Géographie, (http// : www.memoire online.com/sommaire/geographie.html), consulté le 1er décembre 2013 ; NEMB, P.S., *op.cit.*, p. 136.

[50] Selon les spécialistes, le lac Kivu et même le lac Tanganyika auraient appartenu jadis au bassin du Nil et coulaient vers le Nord. Mais, avec la formation de la chaîne des Virunga au pléistocène, une barrière s'est constituée et a obstrué l'écoulement des eaux vers le nord. C'est alors que les eaux se sont détournées vers le sud en créant l'exutoire de la Ruzizi et plus tard, de la Lukuga pour le lac Tanganyika. Voir HERMANS, L., *Résultats des observations magnétiques effectuées de 1934 à 1938 pour l'établissement de la carte magnétique du Congo belge*, Fascicule II, Kivu. Ruanda. Régions des parcs nationaux (20 janvier 1935-26 avril 1936), Bruxelles, Georges Campenhout, 1941, p. 3.

[51] HAMULI KISEKI et MUNYULI MATABARO, anciens agents de l'Office des routes, respectivement âgés de 72 et 80 ans, interviewés à Bukavu le 17 janvier 2014.

[52] MULUMEODERHWA KALIMULIMA et NTALUBEZYA Maurice, interviews citées.

dénaturaient les berges et portaient atteinte à la qualité des eaux. En voici quelques cas probants :

Dans un télégramme de novembre 1933, le Ministre des Colonies Paul Tschoffen demande les dispositions prises pour la reconstruction du pont effondré sur la route Rutshuru-Kabale[53]. Certains débris de ce pont n'ont jamais été sortis de l'eau[54].

En 1934, le pont sur la rivière Runingu située entre les villages de Sange et de Kiliba sur la route Kamaniola-Uvira s'effondre. « *Malgré toutes les précautions prises pour éviter le pire, une tête de crue d'une violence exceptionnelle emportait dans la nuit du 25 au 26 mars 1934, non seulement la culée côté Uvira, mais aussi 10 m de route et du côté aval plus de 6000 m³ de terre. De la culée du pont rive droite, il ne restait plus trace sauf quelques éléments du garde-corps tombés sur les débris du pont Algrain de 12 m de longueur. Le pont était à moitié enfoui dans les sables. La montée des eaux a été de 6m50 au moins car elles sont passées au-dessus du platelage avant de faire glisser vers l'aval l'ensemble du tablier, qui aussitôt après l'enlèvement de la culée côté Uvira s'est enfoncé dans les sables de plus de deux mètres, profondeur à laquelle on peut fixer l'affouillement du fond de la rivière. On n'a rien retrouvé de la fondation de la culée* »[55].

Durant la même année, sur la route automobile Kasongo-Samba, la rivière Kitukamuesi « [...] *exige un pont définitif car ce cours d'eau, en saison des pluies, monte d'une façon anormale et l'on a enregistré jusqu'à présent des crues variant de 5 à 8 m. L'eau passe sur la route en amont et en aval ; le pont est alors inaccessible et menace chaque fois d'être emporté, car les culées minées par ces coups d'eau d'une force inouïe, et qui emporte tout sur son passage, s'effritent et s'effondrent, surtout celles-ci formées de blocs de pierres schisteux, se décompose et s'écaille sous l'effort de la chaleur et du retrait des eaux* »[56].

A la fin du 1er trimestre 1935, le pont sur la Luhuku, sur la route Wamaza-Saramabila cède suite à une forte crue qui a emporté cet ouvrage. Le pont sera plus tard reconstruit à 1m25 plus haut de l'endroit initial. A cette occasion, les remblais d'accès ont été rehaussés. On a constaté l'ensablement du lit[57].

En mars 1945, le journal *Le Courrier d'Afrique* note que suite aux pluies diluviennes, la route de Shabunda à Kasese est coupée. Trois ponts ont été emportés. De même, la route Kama-Lukabia est également coupée à deux endroits[58].

---

[53] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1143, Télégramme n° 037 du 25 novembre 1933, ouvrages d'art.

[54] RUHUGO VALENTIN, 82 ans, paysan, interrogé à Rutshuru le 6 juillet 2009.

[55] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1201, Rapport d'inspection du Chef du service provincial des T.P., Emile Dangotte, Costermansville, le 6 juillet 1934.

[56] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1201, Rapport de l'agent territorial de Kasongo, G. Denis, le 20 Mai 1934.

[57] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G.*, M. Lemaire, chef de Mission Kinor, Saramabila, le 6 juin 1935..

[58] ANONYME, « Annonces aux touristes », in *Le Courrier d'Afrique*, 19e année, n° 63, mercredi 3 mars 1945, p. 7.

Signalons aussi les accidents des bacs utilisés sur le réseau routier du Kivu-Maniema pour traverser les grands cours d'eau comme le fleuve Congo[59] et l'Ulindi.

La destruction des ouvrages d'art et la coulée des bacs laissent des débris ferreux dans l'eau. Le métal, au contact permanent avec l'eau, se rouille et peut avoir des répercussions sur la qualité de l'eau. Quant aux débris de rouille, ils se détachent progressivement sous l'effet corrosif de la force du courant de la rivière.

Au Kivu-Maniema, certains cours d'eau ont été purement et simplement détournés de leurs lits. D'autres ont été obstrués par des rochers ou par une quantité considérable de terre déplacée par les constructeurs des routes. Souvent, l'objectif était de trouver un endroit plus propice pour jeter facilement un ouvrage d'art[60]. Les lits de certains torrents comme Kakongo, Karigo, etc. sur la route Uvira-Fizi ont été bétonnés lors de l'exécution du Plan décennal. Cette action visait à les renforcer afin qu'ils puissent mieux résister à la pression du courant et à la corrosion. Ces gués bétonnés ont transformé la structure des cours d'eau, ce qui peut impacter la qualité des eaux. En outre, quand on observe l'endroit où a été placé le gué de Kakongo, on se rend compte que la rivière a été perturbée parce que les berges ont reçu beaucoup de terre venue d'ailleurs afin de les rapprocher pour ne pas avoir un grand espace à construire[61].

L'exploitation du réseau routier du Kivu-Maniema a aussi négativement impacté les cours d'eau. C'est ainsi par exemple qu'à partir de 1927, lorsqu'un début de trafic automobile est organisé sur la route Bukavu-Uvira, la traversée de certains cours d'eau était difficile. Pour G. Blanchart, *« L'initiative* [de ce trafic routier] *en revint à une modeste entreprise de transport, la Générale Africaine Belge, la G.A.B. qui confia un camion de 1,5 tonne à un jeune colon d'origine liégeoise, Lambert Plees ; celui-ci souffrit sang et eau, et connut bien des frayeurs, sur ce qui n'était en fait qu'un chemin à peine carrossable où, à chaque passage de gué, il fallait décharger le véhicule pour éviter tout enfoncement et le recharger sur l'autre rive et où le long des falaises les roues se trouvaient bien souvent à 20 ou 30 centimètres à peine du vide* »[62].

Ce véritable parcours de combattant emprunté plus tard par les camions des sociétés de transport comme l'ITAC à partir de 1928, entame la qualité des eaux des rivières par la pollution des hydrocarbures, la destruction des lits par les pneus et la charge des automobiles. Or, sur cette route, il y a beaucoup de petits cours d'eau sur lesquels la traversée à gué est pratiquée de 1925 à 1933.

---

[59] Nous en reparlons plus loin dans le point sur les accidents. .

[60] Pour éviter la construction de plusieurs ponts distants de moins d'un kilomètre, des ruisseaux étaient souvent détournés en amont de l'endroit où devait être construit l'ouvrage d'art vers le cours d'eau le plus important. C'est le cas de la rivière Kobokobo sur la route Kamituga-Kibe. Informations reçues de MBILIZI WALUMONA Emmanuel, ancien cantonnier sur la route Kamituga-Kibe, âgé de 76 ans, interrogé à Kamituga, le 26 décembre 2011.

[61] Information confirmée par MAMBO JUMA, âgé de 80 ans, interviewé à Kakongo, le 13 août 2010.

[62] BLANCHART CH. et al*, op.cit.,* p. 194.

La route a contribué, pendant sa construction, son amélioration et son entretien, à la perturbation des cours d'eau et à la pollution de l'eau au Kivu-Maniema.

SECTION 2 : TRANSFORMATION DES PAYSAGES

Le terme paysage, pris comme étendue de pays qui s'offre au regard, fait son entrée dans le vocabulaire anglais au XVI^e^ siècle[63]. Et pour la *New Cultural Geography*, il se réfère aux processus naturels et sociaux, et correspond au résultat de l'action humaine qui transforme le monde matériel[64]. L'action humaine dont il est question dans cette étude, concerne la route dont l'impact sur la transformation du paysage n'est plus discutable. Comme l'indique Franck Brechont, « *La route ou le chemin, quelle que soit son importance, est un élément structurant, solide et durable du paysage. Tout comme l'habitat urbain s'organise autour de la rue et la fossilise le plus souvent, le parcellaire rural fait de même autour du chemin ou de la route qui devient une véritable « épine dorsale » de la mise en valeur des terroirs, scellant de fait son ancrage dans le paysage. Ainsi, même sur le très long terme, il est extrêmement difficile de faire disparaître la trace d'un chemin sans modifier tous les éléments du paysage gravitant autour* »[65].

Selon François Dadognet, la route peut avoir un sens philosophique car elle « *se lie aux pentes, s'accorde avec le relief. Elle est, au besoin, sinueuse et, du même coup, nous révèle un milieu toujours varié. Elle est un opérateur de multiplicité, grâce à ses méandres obligés. Une route qui serait toujours rectilinéaire ne pourrait que décevoir (de même qu'une systématiquement zigzagante) : en effet, au lieu de trouer le paysage et, par-là, de le blesser, elle doit s'allier à lui, afin de mieux le « montrer ». Elle est donc la « condition de possibilité » de son appréhension* »[66].

Cette pensée rejoint l'image idyllique de la route et du paysage faite depuis 1956 par Gotthard Schuh en ces termes : « *La route n'est ni verticale ni horizontale, mais oblique. Son image constitue un triangle dont le dessin s'articule parfaitement avec celui de la campagne qu'elle traverse, comme une pièce de puzzle avec une autre. La route, ici, ne tranche ni ne réunit deux fragments du paysage. Elle fait partie du paysage même.* […]. *Quoi qu'il en soit, la route rentre moins ici en opposition qu'en alliance avec le paysage. La route pensée*

---

[63] MELS, T., « Landscape unmasked : KennethOlwig and the ghostly relations between concepts », in *Cultural Geographies*, n° 10, 2003, p. 379-387, cité par TORRE, A., "Un « tournant spatial » en histoire ? Paysages, regards, ressources », in *Annales HSS*, n° 5, septembre-octobre 2008, p. 1129.

[64] *Ibid.*

[65] BRECHON, F., *op.cit*., p. 24.

[66] DAGOGNET, F., « Route, anti-route et méta-route », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, p. 21-22, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-19.htm), consulté le 13 septembre 2013.

dans sa relation à la durée entre dans une relation d'alliance avec les paysages qu'elle traverse »[67].

Pour le Congo belge, l'ouvrage d'Henri Nicolaï et Jules Jacques reste un chef-d'œuvre unique qui expose avec le doigté de bons géographes, les transformations des paysages combinant herbes et buissons, situés sur les plateaux du Kasaï et du Nord-Katanga, par le chemin de fer du B.C.K. pendant la période coloniale[68].

Au Kivu-Maniema, malgré leur impact négatif, les *chaussées coloniales* s'insèrent dans leur environnement et en font partie intégrante. Elles s'effilent vers les horizons perdus, transforment à volonté le paysage et lui impriment un aspect pittoresque. Dès lors, la route et le paysage vivent en parfaite symbiose. Il s'observe une osmose entre eux, chacun étant intimement lié à l'autre. Ainsi, la route et le paysage - qu'elle épouse, intègre et modifie, grâce aux matériaux nouveaux qu'elle y introduit -, ont énormément contribué à hisser le Kivu-Maniema au rang de « *paradis touristique du Congo belge* ».

Nul doute que le paysage de la « *route contemporaine est d'abord un paysage induit par l'activité économique qui lui est coextensive* »[69]. Au-delà de cette évidence, la route empreint le paysage qu'elle traverse et auquel elle s'insinue.

Au niveau des paysages, la route subit des sollicitations énormes et est utilisée tant sur sa surface que dans son sous-sol pour des fins diverses. *« On lui demande de s'incorporer au paysage sans en altérer les beautés naturelles, de respecter les monuments et vestiges à caractère historique, archéologique ou artistique se trouvant dans la zone où se trace son axe, de se créer une parure d'arbres et d'arbustes. Dans son sous-sol, doivent être logés égouts et canalisations auxquels il faut pouvoir accéder pour en assurer l'entretien et le renouvellement »*[70].

Compte tenu de la complexité du sujet, nous nous efforcerons de rechercher les plus importantes parmi les modifications du paysage et d'établir leurs relations avec la route.

1. Le couple antagonique coupure-soudure

Au regard de son impact proximal sur l'environnement, la route s'inscrit dans le couple antagonique « *rupture-soudure* ». C'est pourquoi, elle génère une sensation ambivalente : la route éloigne, sépare, coupe, casse les montagnes, les rivières, les savanes, les vallées, etc. ; mais aussi elle unit, relie, connecte les milieux, les sociétés

---

[67] SCHUH, G., *Instants volés, instants donnés*, Lausanne, La Guilde du Livre, 1956, cité par TISSERON, S., « Choses vues », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, p. 168, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-165.htm), consulté le 27 octobre 2013.

[68] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*

[69] SOMPAIRAC, A., *art. cit.*, p. 159.

[70] HONOREZ, J. et VAN VOLSOM, E., *art. cit.*, p. 227.

qui n'avaient jamais été en contact auparavant et qui ne le seraient peut-être jamais si elle n'était pas construite. Elle a contribué à la destruction et à la perturbation de l'ordre écologique naturel, mais a aidé à l'établissement d'un nouveau paysage dont le rôle a été déterminant dans l'éclosion d'un nouveau mode de vie dans les milieux traversés du Kivu-Maniema.

1.1. La coupure des paysages

En 1954, analysant les chaussées bitumées des Etats-Unis, Robert Frank présente une image d'une route verticale dotée d'une ligne blanche avalant les paysages et filant à toute allure vers un infini ininterrompu. Cette image contrastant drastiquement avec la chaussée horizontale de Dorothea Lange datée de 1938, fixe dans les esprits des observateurs l'idée que «*la route coupe le paysage comme une incision ou une fracture* »[71]. En effet, toute « *nouvelle infrastructure de voirie ou de site propre de transport collectif crée une barrière difficilement franchissable, ce qui entraîne pour certaines personnes des itinéraires plus longs et plus compliqués et rompt l'unité d'un quartier ou d'une zone rurale* »[72].

La pensée d'Arnaud Sompairac sur la coupure des paysages par la route nous paraît judicieuse et globalisante. Il écrit : « *On a souvent parlé des routes qui opéraient des coupures violentes dans le paysage, des tranchées vives qui occasionnaient des ruptures dans l'unité des lieux, des écosystèmes ou des régions. Mais sans doute une violence plus grande vient-elle de cette irruption d'un lieu autre et inclassable eu égard à l'appartenance. Car un territoire apparaît ainsi sans qu'on ne puisse réellement lui assigner un propriétaire ou un groupe social. Il désignait préalablement un intérêt supérieur, toujours, à l'unité locale traversée. Mais aujourd'hui, la route va au-delà du simple changement d'échelle : elle installe un espace abstrait sur la terre* »[73].

Lorsqu'on parcourt le Kivu-Maniema, on remarque que l'apport de la route dans la transformation des paysages est significatif. Sur les différentes collines et montagnes, on voit de loin la route comme une ligne ou une trajectoire sablonneuse au milieu des herbes ou de végétation rabougrie. Elle est sinueuse. Elle serpente entre les arbrisseaux verdoyants et coupe tout sur son passage. Les cours d'eau et les vallées sont surplombés. Les collines et les montagnes, si elles ne sont pas esquivées, sont dévalées sur leurs flancs ou tout simplement percées en plein milieu pour laisser place à une ouverture béante[74]. Ce spectacle s'observe allégrement à l'entrée des

---

[71] TISSERON, S., *art. cit.*, p. 165.

[72] DIDIER, M. et PRUD'HOMME, R., *op.cit.*, p. 87.

[73] SOMPAIRAC, A., *art. cit.*, p. 160.

[74] Voir document n° 3 : Une colline découpée en deux par la route sur la route Nyangezi-Kamaniola (escarpement de Ngomo), annexe chapitre cinquième, p. 34.

escarpements de Ngomo[75], de Muzangara, de Nyafunze, de Kabasha, de Mufa ; dans la plaine de la Ruzizi, dans la plaine alluvionnaire du lac Edouard, etc.

La route Bukavu-Goma tracée au bord du lac Kivu, comme celle reliant Uvira à Baraka en territoire de Fizi, longent respectivement les lacs Kivu et Tanganyika. Ces chaussées transforment les berges et insèrent les côtes dans des paysages qui s'étirent en deux sections distinctes : le bord du lac et la partie haute. Si la première section est discontinue, la seconde poursuit sa course en étages comme par paliers vers les cimes des Mitumba qui surplombent les deux lacs par la dorsale occidentale du *Rift Valley*[76].

La présence d'un relief tourmenté dans le Kivu d'altitude aide la route à conférer aux paysages qu'elle traverse, des formes paysagères originales. En effet, « *La nécessité d'emprunter une ligne de faîte pour éviter l'édification de travaux d'art a fait rechercher une voie décrivant comme la plupart des cours d'eau congolais un grand arc de cercle à concavité vers le sud* »[77]. Cela est vrai pour le Kivu montagneux où, à cause de la présence d'un relief escarpé, la plupart des routes suivent un tracé sinueux.

Lorsqu'arrivent l'automobile et les autres moyens mécaniques de locomotion, les paysages muent davantage. A leur passage, des tourbillons de poussière que soulèvent des vents impétueux vers le firmament éperdu, offrent un spectacle attrayant. Comme l'exprime F. Léger à sa manière : « *Un paysage traversé et rompu par une auto ou un rapide perd en valeur descriptive, mais gagne en valeur synthétique. La portière des wagons ou la place de l'auto jointe à la vitesse acquise, vont changer l'aspect habituel des choses. L'homme moderne enregistre cent fois plus d'impressions que l'artiste du dix-huitième siècle.* […] *la condensation du tableau moderne, sa variété, sa rupture de formes est la résultante de tout cela. L'évolution des moyens de locomotion et leur rapidité sont pour quelque chose dans le visuel nouveau* »[78].

Lorsqu'on roule à travers les paysages naturels du Kivu-Maniema, on voit défiler sur son rétroviseur les herbes et les plantes, les formes orographiques comme si le temps passait plus vite que d'habitude.

La construction des routes dans la région de basse altitude où domine la forêt ombrophile et sempervirente[79] était tout aussi âpre que dans la région montagneuse. En effet, la forêt équatoriale verdoyante pendant toute l'année avec ses nombreuses lianes enchevêtrées a constitué une entrave sérieuse à l'avancement des travaux. Il a

---

[75] Voir document n° 4: Un aspect de la route de l'escarpement de Ngomo entre Nyangezi et Kamaniola sur la route Bukavu-Kalundu (Uvira), annexe chapitre cinquième, p. 34.

[76] Voir document n° 5 : Un aspect de la route Kalehe-Bukavu (à droite, les Monts mitumba et à gauche, le lac Kivu), annexe, chapitre cinquième, p. 35.

[77] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op. cit.*, p. 9.

[78] LÉGER, F., *Fonctions de la peinture*, Denoël, 1965, pp. 20-21, cité par DAGOGNET, F., *op.cit.*, p. 23.

[79] Cette forêt occupe la zone arrosée du climat équatorial. La sylve équatoriale couvre pratiquement toute la partie ouest du Kivu-Maniema. Elle domine les territoires de Pangi, Kailo, Lubutu, Shabunda, Kalehe, Walikale, Fizi et une partie des territoires de Masisi, de Mwenga et de Kindu.

fallu batailler fort, recourir aux moyens matériels et humains conséquents pour trancher le rideau végétatif et percer des ouvertures que sont les routes. Dès lors, la forêt est sectionnée en deux zones différentes, parfois contrastant entre elles comme de faux jumeaux à cause de nouvelles essences qui s'y développent[80].

Pour prendre l'exemple du chemin fer de la B.C.K., H. Nicolaï et J. Jacques écrivent : « *Il faut bien comprendre que toute la partie comprise entre le km 35 et Ilebo (Port-Francqui) est dans une forêt épaisse où un Européen travaillant neuf heures par jour sur le terrain avec 70 travailleurs armés de machettes et de cognées peut percer de 100 à 1500 m de polygonale suivent la nature de la forêt. Il faut ajouter à cela les percées latérales, car il n'est pas question d'apercevoir des mires, même à 10 m de distance dans la forêt tropicale. La nature de ces forêts est aggravée par la présence fréquente de gros bouquets de palmiers épineux, parfois de 50 m de circonférence, à travers lesquels il faut pour ainsi dire chasser les noirs qui refusent d'y pénétrer de bon gré* »[81]. Comparativement à ce qui précède, la route affecte le processus à l'échelle du paysage.

1.2. La soudure des paysages

La route n'est pas seulement un facteur de coupure des paysages. Elle est « [...] *surtout le premier médiateur naturel ou, du moins, matériel par où passent tous les échanges (autant les hommes que les marchandises). Ce médium bénéficie de propriétés particulières en ce sens que, par lui seul, même lorsque rien ne transite sur lui, il est déjà une «communication » (une voie). Il relie les villages et les villes* »[82]. En effet, les voies de communication mettent en contact étroit et parfois brutal des civilisations différentes et dispensent effluves novateurs et germes de progrès.[83]

Pendant la construction du réseau routier, de nombreux travailleurs routiers s'installèrent dans le pays et construisirent de nouveaux villages le long des routes. Toutes ces agglomérations participent aussi aux paysages d'autant plus que le réseau routier devient une zone de peuplement presque ininterrompu au Kivu-Maniema.

Les routes du Kivu-Maniema ont été de véritables traits d'union entre les différentes régions. Lorsqu'on observe comment la route serpente sur l'escarpement de Ngomo, on se rend compte comment elle relie le sommet de la montagne à la Plaine de la Ruzizi.

Le rôle de soudure joué par la route se remarque beaucoup plus dans les domaines social et économique. La route unit les villes aux villages, les sites d'extraction minière aux routes principales et aux centres de tri. Elle connecte des sociétés jadis séparées et leur offre une opportunité de se côtoyer, de coopérer,

---

[80] Document n° 6 : Photo d'une route en forêt équatoriale, annexe, chapitre cinquième, p. 35.
[81] Extrait des archives de la B.C.K. à Bruxelles (lettre du mois d'août 1922), cité par NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op. cit.*, p. 29.
[82] DAGOGNET, F., *op. cit*., p. 21-22.
[83] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit*., p. 4.

d'échanger. Ce rapprochement permet l'éclosion des mécanismes de clientélisme, d'alliance et des solidarités supra-claniques et même tribales.

Les routes permettent à des millions de personnes de voir des paysages (montagnes, forêts, berges des lacs, nouveaux cours d'eau, nouvelles régions, etc.) et parfois des villages, des contrées que ne bénéficierait qu'une infime frange de la population. Les abords des agglomérations sont particulièrement exposés aux dégradations paysagères. Tout en générant un effet négatif de « *pollution visuelle* », les infrastructures peuvent aussi contribuer à la mise en valeur de richesses historiques et culturelles si elles entrent dans le champ de perception des usagers[84].

2. Route et nouvelle armature paysagère au Kivu-Maniema

La route a été un catalyseur de transformation des paysages au Kivu-Maniema. Au fil du temps, elle a imprimé un nouveau panorama pittoresque à la région. Le processus a été certes lent mais soutenu, et les effets sont perceptibles jusqu'à ce jour. Si la route a influé sur les paysages, c'est aussi parce qu'elle a occasionné l'introduction d'éléments nouveaux liés à sa présence et à son exploitation.

2.1. Les passages d'eau et les ouvrages d'art[85]

Jean Mesqui considère le pont comme un lien entre les hommes[86]. Son but est d'assurer la continuité de la circulation à travers les cours d'eau et d'autres obstacles naturels.

Avant la colonisation, les Congolais assurent, sans trop d'accrocs et à leur manière, la continuité de la circulation à travers les cours d'eau et d'autres obstacles naturels. Ils ont des passages à gué sur de petites rivières moins profondes et dont la vitesse du courant d'eau est atténuée. Ils ont aussi des ponts à lianes[87] et des troncs d'arbres sur des cours d'eau. Lorsqu'un cours d'eau a une largeur qui ne permet pas de relier ses deux rives avec des lianes, on utilise la pirogue pour faire traverser les passants et leurs charges.

Pendant la période coloniale, ces moyens rudimentaires de traversée de cours d'eau ont conservé leur présence dans beaucoup de parties du Kivu-Maniema parce que les « *routes des Blancs* » ne drainent pas tous les coins de la région. Mais le

---

[84] DIDIER, M. et PRUD'HOMME, R., *op.cit*., p. 86-87.

[85] Par ouvrage d'art, nous entendons toute construction nécessaire à une voie de communication permettant le passage d'eau, de vallées, de montagnes, etc. dans le but de raccourcir la distance à parcourir ou d'éviter un obstacle quelconque à la circulation et ainsi faciliter le déplacement des engins de transport, des hommes, des bêtes et des biens.

[86] MESQUI, J., *Le pont en France avant le temps des Ingénieurs*, Paris, Picard, 1986, p. 15.

[87] Voir documents n° 7 : Ponts traditionnels au Kivu, annexe chapitre cinquième, p. 36.

colonisateur a introduit de moyens « modernes » de traversée qui ont modifié les paysages routiers.

2.1.1. Les gués

L'aménagement d'un gué est moins onéreux. Il suffit d'enlever les pierres et les morceaux de bois du milieu du cours d'eau et de déboiser les berges pour rendre le passage bien libre. En général, les gués donnent des résultats satisfaisants à telle enseigne qu'ils sont conservés jusqu'à la fin de la colonisation.

Avec le Plan décennal pour le développement social et économique du Congo de 1949, on procède au bétonnage des lits des rivières afin de les renforcer pour qu'ils supportent plus aisément des charges plus lourdes, résistent mieux à la pression d'eau et à la corrosion surtout dans les régions de montagnes où les torrents charrient, pendant la période des crues, de gros amas de pierre. Ce type de béton est encore visible de nos jours sur certaines rivières de la route Uvira-Fizi-Kabambare[88].

2.1.2. Les caniveaux, les dalots et les tuyaux

Comme les précipitations sont très importantes au Kivu-Maniema et que les routes ne comportent pratiquement pas de revêtement fiable, il fallait prendre toutes les précautions nécessaires pour évacuer les eaux de la route afin de ne pas dégrader rapidement la chaussée. D'où, le bombement plus prononcé de la plate-forme et la construction des fossés longitudinaux et des caniveaux transversaux en vue de l'écoulement des eaux. Les dalots ont été ainsi construits en maçonnerie de pierre sèche et recouverts de dalles ou de rondins jointifs d'au moins 10 cm de diamètre[89].

Pour réaliser ce genre d'ouvrage, on se servait très souvent de fûts vides à essence ou à mazout de 200 litres, dont on enlevait les fonds. Les ouvrages un peu plus importants étaient construits à l'aide de tuyaux ou de batteries de tuyaux. Christiane Dussart se souvient des dalots sur la route de Ngomo : « *Nous avons eu l'occasion de faire un long périple, qui nous a conduits à travers le Kivu, le long de la Ruzizi, reliant le lac Kivu au lac Tanganyika, vers Kamanyola et ses milliers de virages. Nous traversions certaines rivières sur des planches posées sur des "touques"* »[90].

---

[88] SANGWA, Pierre, informateur cité.

[89] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 819, Liasse E 01, Routes du Kivu, s.d. Voir document n° 8 image de trois dalots et d'une plantation linéaire, annexe chapitre cinquième, p. 37.

[90] DUSSART, CHR., *art. cit.*, p. 19.

2.1.3. Les bacs et les pontons

Le bac, *navigium* ou *portus*, est une alternative utilisée en l'absence de pont. En effet, lorsque la largeur de la rivière est très importante pour jeter un ouvrage en bois, ou que sa profondeur le justifie, un bac est alors mis en place[91].

Au Kivu-Maniema, les bacs permettent la continuité de la circulation sur un certain nombre de cours d'eau (Elila, Lueki, Lomami, fleuve Congo, etc.). Néanmoins, ils constituent un grand handicap dans le transport de personnes et de biens pour diverses raisons.

D'abord la limitation de la charge à transporter. Un télégramme du 6 juillet 1935 à propos du bac sur le Lualaba à Kibombo affirme : « *Les usagers TRANSKAT et COTONCO signalent l'insuffisance de ce bac. Le nombre de pirogues devrait être augmenté. Les pirogues sont de trop petites dimensions pour laisser un espace suffisant pour passagers quand le bac est chargé* »[92]. En 1952 par exemple, on dénombre au Kivu-Maniema 6 bacs et pontons sur un total de 14, soit 43% qui ont plus de 6 tonnes. Malgré cela, il n'y a que deux bacs sur le Lualaba (celui de Kindu et de Fundi Sadi) qui peuvent prendre en charge simultanément deux camions ou trois voitures[93]. Ensuite, la perte de temps. Il fallait plus de 50 minutes pour traverser par bac la rivière Lueki en territoire de Kibombo en 1936 à cause de bancs de sable. Il en fut de même pour le bac sur le Lualaba à Kibombo où le temps de passage était de plus de 40 minutes[94]. A part cela, il n'était pas rare de voir se produire des embouteillages devant les bacs sur les routes à grand trafic. Enfin, les accidents. Souvent, les automobiles dépassaient les limites de l'ouvrage et se retrouvaient dans la profondeur des eaux.

C'est pourquoi, lors de l'exécution du Plan décennal, il a été proposé le remplacement de certains bacs par des ponts définitifs là où cela était possible.

2.1.4. Les ponts à matériels provisoires

En dehors du besoin de remplacement des bacs, le problème que posent généralement les cours d'eau n'est pas celui de leur franchissement à l'étiage où un gué, mais le plus souvent, le passage lors des crues, plus ou moins fortes. Seul le pont peut alors offrir une solution présentant des caractères de sécurité et de continuité suffisants au cours de l'année[95]. C'est ce qui a poussé l'administration coloniale à construire des ponts au Kivu-Maniema.

---

[91] BRECHON, F., *op.cit*., p. 79.

[92] Bruxelles, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, Dangotte, E., Télégramme n° 038, Costermansville, le 4 juillet 1936.

[93] Tableau des bacs au Kivu-Maniema en 1953, voir annexe chapitre deuxième, pp. 7 et 8.

[94] LOKOLONGA OMAMBO, LOMENA OKAMBA et MANU SOMBODI ADOLPHINE, témoins cités.

[95] BRECHON, F., *op.cit*., p. 82.

Les premiers types de ponts lancés à partir de 1925 sont des ponts à matériels provisoires. Ils sont construits à l'aide d'un matériel moins résistant (planches rabotées et clouées, troncs d'arbres cloués ou liés avec des fils de fer). Leur longévité étant limitée, ils sont appelés à répondre à un besoin ponctuel après quoi ils doivent, en principe, être remplacés par d'autres ouvrages semi-définitifs ou définitifs.

Les ponts à matériels provisoires (ou les ponceaux) sont généralement construits sur les « *routes pour voyageurs* ». Ne dépassant pas 4 mètres de largeur, ils livrent généralement passage à une voiture de tourisme ou à une camionnette légère d'un poids total de 2.500 kg (essieu avant 900 kg ; essieu arrière 1.600 kg ; distance entre les essieux ou empattement 2 m 60 ; voie de roues 1 m 50)[96].

A cette époque, les ponts en bois[97] sont considérés comme la solution la plus rapide et la plus simple parce que le matériel de construction est facile à trouver. Malheureusement, l'usage du bois se révéla rapidement peu économique et même peu pratique. En effet, dans les régions à forte pluviosité, le bois s'use rapidement, ce qui cause des accidents récurrents. En outre, avec des crues, certains ponts cèdent et coulent avec la pression des eaux.

2.1.5. Les ponts à matériels semi-définitifs et définitifs

Les ouvrages à matériels semi-définitifs et définitifs sont construits pour supporter des charges de 40 tonnes, soit le poids total de deux véhicules de 20 tonnes chacun qui se suivent[98].

Certains ponts en bois font partie de la catégorie de ponts à matériels semi-définitifs. Ils comportent en général une infrastructure en maçonnerie hourdée au mortier d'argile rejointoyée au mortier de ciment, et d'une superstructure en bois. Celle-ci est constituée de 4 à 6 poutres, dont la section varie avec la portée de l'ouvrage, et d'un platelage composé de madriers de 10 à 12 cm d'épaisseur[99].

Avec le temps, les poutres en bois sont progressivement remplacées par des poutrelles métalliques. En 1950, ceci est d'ailleurs devenu la règle pour toutes les portées au-delà de 10 mètres. Néanmoins, toutes les rivières du Kivu-Maniema n'ont pas pu bénéficier de cette mesure salvatrice pour permettre la résistance de ponts en bois.

Quant aux ponts à matériels définitifs, ce sont des ouvrages qui ont une superstructure non démontable, soit en béton, soit entièrement en métal dans le but

---

[96] DEVROEY, E. J., *Nouveaux systèmes de ponts métalliques pour les Colonies et leur influence possible sur l'évolution des transports routiers au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Section des sciences techniques, Mémoires, l'IRCB, Coll. In-8°, Tome VI, fasc. 5 et dernier, 1947, p. 27.

[97] Document n° 9 : Photo pont en bois, annexe, chapitre cinquième, p. 37.

[98] La différence entre les deux types de ponts vient du fait que les ouvrages à matériels semi-définitifs, tout en étant métalliques, sont démontables et sont dotés d'une technique plus rudimentaire avec l'idée d'être remplacés plus tard par un autre type de pont.

[99] Bruxelles, Min, AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 819, Les routes du Kivu, *op.cit*.

de supporter les charges, de résister efficacement aux intempéries et à d'autres agents corrosifs pendant une longue durée[100]. Ils sont construits en métal (matériel Algrain[101] ou Bailey[102]) ou en pierre avec mortier et barres de fer (béton armé) dans un but définitif.

En 1922, les ponts Algrain sont adoptés et utilisés pour des raisons civiles dans la colonie. Cependant, le Kivu-Maniema dut attendre 1931 pour recevoir ses premiers ponts métalliques sur la route Kamaniola-Uvira. Mais c'est en 1936 que la plupart des ponceaux des rivières sont remplacés au Kivu-Maniema (sur la rivière Luna et sur la rivière Kilombwe sur la route Kitutu-Kama)[103].

En général, les ponts Algrain portent une voie simple de 8 m 50 de largeur entre chasse-roues. Ils ont été plusieurs fois modifiés en vue de répondre aux besoins du moment. Ils ont été utilisés au Kivu-Maniema surtout avec le Plan décennal[104].

Les premiers ponts Bailey sont construits au Kivu-Maniema en 1949 lorsqu'un lot de matériel Bailey est reçu au Gouvernorat de Province. Malheureusement, faute de personnel qualifié, les études pour la construction de 43 ponts métalliques Bailey n'ont pu être entreprises[105].

2.2. La signalisation routière

Au fur à mesure que le réseau routier du Congo belge en général et du Kivu-Maniema en particulier se développait et que le trafic devenait de plus en plus intense, l'administration coloniale a senti le besoin de réglementer la circulation, de protéger les voies publiques et d'aider les usagers à éviter les accidents.

L'une des premières signalisations routières au Kivu-Maniema, est le gond placé au début de l'escarpement de Ngomo. En effet, à l'entrée de l'escarpement du côté de Nyangezi, un homme est posté à côté d'un gong qu'il sonne pour aviser

---

[100] FREDERICK, J. et GIELEN, G., *art. cit*., p. 441.

[101] En 1915, le Major Paul Algrain qui commande le bataillon des pontonniers pendant la Première Guerre mondiale, élabore un système de ponts démontables qui servent au passage d'eau de l'artillerie lourde des troupes alliées. Voir document n° 10 : Photographie du pont Algrain sur la Ruzizi entre Bukavu et Cyangugu, annexe, chapitre cinquième, p. 38.

[102] Ce sont des ponts démontables inventés par Sir Donald Coleman Bailey et que les troupes britanniques et américaines ont utilisé durant la Deuxième Guerre mondiale. Le matériel de construction de ce pont ayant été fabriqué en grande quantité, le stock restant a été confié à l'Office d'Aide Mutuelle (O.A.M.) pour la liquidation. (DEVROEY, E. J., « Nouveaux systèmes de ponts métalliques … », *art. cit*., p. 47.). La portée libre maximum de ce type de ponts entre appuis pouvait atteindre 54,864 m. On pouvait alors construire des ponts à travées simples ou multiples au passage des rivières où auparavant on avait dû se résigner à l'installation d'un ponton ou d'un bac. (Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille, Les routes du Kivu, *op.cit*.).

[103] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1201, Direction des ponts et chaussées.

[104] En 1953, des études sont menées en vue de lancer un pont Algrain de grande qualité sur le Lualaba pour relier les deux rives du centre urbain de Kindu et ainsi faciliter la traversée aux usagers de la routes Kindu-Bukavu et Kindu-Stanleyville. On ne sait pas trop pourquoi rien n'a été fait par la suite. Jusqu'à ce jour, on utilise le bac pour traverser le Lualaba à Kindu.

[105] Rapp. ch. 1949, p. 249.

qu'un véhicule vient d'entamer la déclivité ou l'ascension. Cela pour éviter la rencontre de deux véhicules sur une plate-forme exiguë d'une largeur de 4 m seulement[106]. A. Wauters, journaliste belge de passage au Kivu en 1929, en fait la description suivante : « *Au sommet des cols les plus élevés, on a dressé une potence sur laquelle un nègre, plus ou moins attentif, hisse une vieille touque à ciment qu'il a barbouillée au minimum. C'est ainsi que dans ce pays charmant on évite les télescopages* »[107].

Le 23 août 1937, le Gouverneur Général signe l'Ordonnance qui s'inspire, dans ses grandes lignes, du Code de la route appliqué en Belgique et qui, lui-même, est conforme aux stipulations de la Convention internationale relative à la circulation automobile signée à Paris le 22 avril 1926, et définissant avec précision la signalisation routière[108].

A cette époque, quatre sortes de signaux sont utilisés[109] :

- Les signaux ronds qui avertissent l'approche du danger (rouges pour les interdictions, bleus pour les obligations) ;
- Les signaux triangulaires qui donnent des indications utiles;
- Les signaux d'orientation avec écrits. Ils orientent le conducteur qui doit accélérer ou non, l'aident à éviter les erreurs de parcours, lui indiquent les voies à emprunter, les noms des localités ainsi que les distances parcourues ou à effectuer.
- Les signaux avec dessins qui montrent des obstacles à franchir ou à éviter : les routes en réparation ou barrées, les tournants, les ponts en mauvais état, etc.

Malheureusement, ces signalisations routières et les autres poteaux indicateurs de direction ne sont pas à l'abri des feux de brousse, des intempéries ou « *des villageois avides de clous, qui n'hésitent pas à les démonter* »[110].

En dehors de ces mesures générales qui intéressent toute la colonie, au Kivu-Maniema, notamment dans les escarpements de Ngomo sur la route Costermansville-Uvira, de « Mizangara » sur la route Costermansville-Mwenga-Kindu et au col de Kabasha sur la route Rutshuru-Beni, on a pris l'habitude de badigeonner à la chaux ou au kaolin les bas des troncs d'arbres plantés sur des tronçons sinueux ou les banquettes ou encore les parapets afin de faciliter la circulation nocturne[111].

Enfin, dans les passages à niveau, le garde plaçait un fanion ou un drapelet de couleur noire pour annoncer l'approche d'un train lorsque le passage était situé en

---

[106] Voir document n° 11 : Gong de Ngomo, annexe, chapitre cinquième, p. 38.

[107] WAUTERS, A., *op.cit*., p. 108.

[108] DEVROEY, E. J., *Le réseau routier au Congo Belge …, op.cit*., p.103.

[109] Ibid. ; Bruxelles, Min. AE, AA, TP., portefeuille 820, signalisation routière.

[110] DECEUNINCK, V., *op.cit*., p. 46.

[111] MUGABE ALPHONSE et KATAMBU EMILIE, interviewés respectivement à Uvira, le 13 mars 2009 et à Kamituga, le 20 février 2010.

dehors des villages, ou des barrières mobiles construites à l'aide des poteaux en métal, en béton ou en bois, placés aux quatre points d'intersection des bords de la route et de ceux de la plate-forme du chemin de fer lorsqu'il s'agissait des passages à niveau situés dans les agglomérations[112].

Avec le temps et suite aux nombreux accidents enregistrés à l'entrée des ponts, il est recommandé, à la fin des années 1930, aux Administrateurs de territoire de placer des poteaux indiquant l'approche de ponts, de bacs ou d'autres ouvrages d'art sur la route.

En 1949, le Gouverneur Général commande des plaques métalliques de signalisation qui sont directement distribuées aux provinces. Le 22 août 1949, l'ordonnance du Gouverneur Général sur la police routière précise à son l'article 60 : « *Il est interdit de placer des signaux autres que ceux prévus par le présent règlement pour donner aux usagers les mêmes indications que celles faisant l'objet des signaux réglementaires ; de placer des panneaux-réclames ou d'apposer des inscriptions pouvant induire en erreur les usagers de la route* […]»[113].

Cette mesure a pour but de débarrasser les routes d'autres affiches inutiles (panneaux-réclames, toute autre inscription, tarifs de douanes, etc.) qui pourraient distraire les usagers de la route et provoquer des accidents. En 1955, le Gouverneur Général arrête la mesure d'adopter pour le Congo belge, le principe de la signalisation réfléchissante sur les grandes liaisons routières[114].

Enfin, au Kivu-Maniema, on installe en 1955 à Bukavu les feux rouges au centre-ville à la Place communément appelée jusqu'à ce jour « *Feux rouges* »[115].

2.3. Les barrières, les bornes kilométriques et les marquages routiers

Pendant la période coloniale, les barrières routières sont généralement placées pour trois raisons principales. D'abord, elles sont placées en vue de fermer les divers tronçons au trafic venant en sens inverse quand un véhicule s'y trouve déjà engagé. Cette pratique est courante au moment de l'élargissement de la route dans les

---

[112] SHONGO OKITOKONDA, A., 83 ans, ancien mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 23 mars 2010. Il faut noter que la question des passages à niveau était déjà réglée par les décrets des 10 octobre 1903 et 28 mai 1928, et les ordonnances d'application des 18 septembre 1928 et 21 avril 1932. Tous ces instruments juridiques stipulaient qu'un passage à niveau doit être réservé à tout croisement d'un chemin de fer et d'une route ou piste carrossable désigné par le Commissaire de District compétent. Tiré de DEVROEY, E. J., *Le réseau routier au Congo Belge …*, *op.cit.*, p. 105.

[113] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1160, Gouverneur Général, Ordonnance sur la signalisation routière, 22 août 1949.

[114] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1042, Liasse divers, Van den Abeele Signalisation dur les routes, Bruxelles 4 juillet 1955.

[115] Les feux rouges constituaient un élément attractif et même, pour certains villageois, légendaire. Ils alimentaient les récits des voyageurs qui arrivaient à Bukavu. Beaucoup de gens quittaient le village pour aller voir ces feux qui s'allumaient d'eux-mêmes et qui permettaient une bonne circulation des engins routiers. NSHOMBO BALUMISA, 86 ans, paysan, interrogé à Kavumu, le 23 mars 2014.

escarpements et sur le tronçon Hombo-Walikale[116]. Dans les escarpements de Ngomo, ces barrières sont supprimées dès la fin des travaux d'élargissement en 1948[117].

Ensuite, certains colons et chefs d'entreprise qui s'opposent à l'usage de leurs routes privées par une certaine catégorie de gens, placent des barrières à certains endroits. C'est le cas du colon Joseph Valette. C'est aussi le cas de Monsieur Lefranc, Administrateur de la MGL, qui fait placer, en 1935, une barrière sur la route de la MGL, à l'endroit où cette route entre dans les réserves minières de cette société, c'est-à-dire au km 13 de la route Nyangezi-Mwenga. Une grande plaque y est posée avec l'inscription « *Danger. Route privée M.G.L.-Passage interdit – Barrière à 13 km* »[118].

Enfin, les barrières sont aussi posées au point de péage et de contrôle policier sur les routes.

Au sujet des bornes kilométriques, Arnaud Sompairac souligne : « *Depuis les premières bornes milliaires romaines jusqu'à nos modernes panneaux électroniques, elle n'a cessé d'informer le voyageur sur le but et les conditions de son voyage. Un espace codifié s'est inventé, induisant un rythme dont la géographie s'absente. Distance, direction, passages des lieux nous sont révélés par l'abstraction de signes qui permettent à la route de rester autonome* »[119].

Les bornes kilométriques ont été progressivement introduites au Congo belge pour annoncer aux usagers le kilométrage parcouru et ce qui reste à effectuer pour arriver à destination. C'est durant l'exécution du Plan décennal que les premières bornes kilométriques sont placées sur les chaussées du Kivu-Maniema afin de remplacer les premières plaques de signalisation qui jouaient ce rôle.

Les marquages sur les chaussées, quant à eux, sont de divers ordres et permettent une bonne circulation routière. Certains sont des lignes droites au milieu de la chaussée pour permettre un bon croisement ou dépassement, d'autres sont des segments de ligne qui indiquent que l'on peut faire un dépassement sans accroc, etc.

Pour A. Sompairac : « *La lettre, le chiffre, le signal, le logo : un peuple d'apparitions qui tresse un paysage nocturne discret, répétitif, abstrait, accompagnant le linéaire de la route. Les lignes blanches (signalétique routière) dialoguent formellement avec les glissières de sécurité (élément technique paysager) qui supportent matériellement les indications kilométriques (signalétique d'orientation). Il y a en cela paysage par la composition d'éléments appartenant à des registres – plastique, fonctionnel, symbolique – étrangers les uns aux*

---

[116] Dans ce tronçon tracé en pleine forêt équatoriale, la route était très étroite. Les travaux d'élargissement avaient pris fin en 1957.

[117] Bruxelles, Min. AE, A.A., T.P., portefeuille 1042, extrait du journal *Le Soir* du 22 octobre 1947 la route Kamaniola-Uvira.

[118] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 4809, Lettre à Mr le Gouverneur Général Rutten.

[119] SOMPAIRAC, A., « La route, la nuit », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, p. 157, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-155.htm), consulté le 3 décembre 2013.

autres »[120]. Les marquages rentrent dans l'univers visuel de la route et enrichi son paysage.

Au Kivu-Maniema, les marquages sont perceptibles sur les *chaussées coloniales* durant la dernière décennie de la colonisation. La zone de prédilection de ces marquages a été le centre urbain de Costermansville où les routes asphaltées étaient nombreuses.

2.4. Les « plantations linéaires »

Pour protéger les chaussées contre les érosions et constituer des barrières aux automobilistes qui risqueraient de déraper lors de l'amorce des virages dangereux, on décide en 1935, en dehors des glissières[121], de planter des arbres aux abords des routes, ce qu'on a appelé « *plantations routières ou plantations linéaires* »[122].

Pour y arriver, il fallait une sélection judicieuse des espèces d'arbres à planter. A ce propos, Walter Megahan suggère, pour les Etats-Unis, l'usage des graminées, d'autres plantes herbacées non graminéennes, d'arbustes et d'arbres, soit seuls, soit en mélange. Il prévient que les légumineuses sont particulièrement intéressantes en ce qu'elles fixent l'azote, comme quelques autres végétaux. Les plantes à enracinement profond, y compris les arbres et arbustes, peuvent contribuer à accroître la stabilité interne ainsi qu'à réduire l'érosion en surface. Les espèces à croissance rapide et à vie courte sont aussi souvent recommandées en tant que cultures de couverture dans le cas d'une végétation à développement plus lent[123].

Les *plantations linéaires* ont été créées en pays Bamileke dans l'ouest du Cameroun pendant la colonisation. Paul Tchawa et Moïse Tsayem Demaze notent que « […] *des boisements d'eucalyptus ont été installés sur certains talus routiers. Occupant une bande d'environ 10 m de part et d'autre de la route, ces plantations s'établissent sur des versants à forte pente. On peut donc aisément penser qu'en même temps que ces arbres constituent des réserves de bois de chauffage ou d'œuvre, ils contribuent à protéger les versants qui, autrement, sont exposés en saison pluvieuse aux mouvements de masse. Leur localisation sur les talus routiers facilite par ailleurs leur exploitation car, avec la proximité de la route, les perches coupées sont facilement évacuées* »[124].

---

[120] Ibid., p. 157-158.

[121] Voir document n° 12 : Glissières de sécurité sur la route Bukavu-Kavumu, annexe, chapitre cinquième, p. 39.

[122] Voir image d'une plantation linéaire, document n° 8, annexe, chapitre cinquième, p. 37.

[123] MEGAHAN F. W., *Deep-rooted plants for erosion control on granitic road fills in the Idaho Batholic*, Washington, US Department of Agriculture, 1974, p. 38.

[124] TCHAWA, P. et TSAYEM DEMAZE, M., « Gestion de l'espace et effets écologiques de l'eucalypculture en pays Bamiléké (Ouest Cameroun) : stratégie paysanne et prise en compte d'un risque perçu », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 218, avril-juin 2002, p. 178, DOI : 10.4000/com.1083, (http://com.revues.org/1083), consulté le 10 octobre 2014.

Au Congo belge, priorité a été donnée aux essences capables de mieux s'acclimater dans chaque région. C'est pourquoi, pour les environs de Bukavu, on a porté le choix sur les eucalyptus qui s'adaptent mieux au climat de montagne et dont la croissance est rapide. Ailleurs, ce sont plutôt les plantes ornementales, notamment les palmiers à huile, les manguiers, etc. qui étaient utilisés. L'OTRACO et la chapelle-école locale de Sainte-Thérèse à Bukavu, ont prêté leur concours pour les premières plantations[125].

Ces plantations donnaient un bel aspect aux routes et une fraîcheur reposante aux voyageurs à pied. Un rapport de 1939 signale l'existence de 379 km de plantations routières dans le District du Kivu et de 128 km au Maniema[126].

D'autres types de plantations étaient nécessaires soit pour protéger les talus, soit pour protéger la chaussée à la crête des fossés. Ces plantations étaient exécutées en *paspalum*, *cynedon*, citronnelles ou autres plantes locales agréées par le fonctionnaire-dirigeant responsable des travaux publics[127]. C'est ce que propose aujourd'hui encore le Programme d'Entretien et de Réhabilitation des Routes de Desserte Agricole de la RDC dans ce qu'il appelle « *Végétation des routes* »[128].

Les plantations linéaires protègent les chaussées contre l'érosion de surface qui s'attaque aux talus routiers en déblai et en remblai, ainsi qu'aux zones de dépôt et de prélèvement des matériaux. Elles sont aptes à réduire la force de ruissellement et de ravinement des eaux de pluie.

2.5. La numérotation des axes routiers

Au Congo belge, c'est à partir de 1954 qu'une discussion s'engage entre les entreprises privées ayant gagné le marché de construction, d'entretien et d'amélioration des routes au sujet de la reclassification des routes en fonction de leur rentabilité réelle, c'est-à-dire du volume du trafic qu'elles supportent et de leur immatriculation.

L'immatriculation ou la numérotation des routes doit, aux yeux des sociétés privées et de l'administration coloniale, permettre de dresser un inventaire complet du réseau routier de la colonie à des fins administratives. Elle doit aussi servir de base au recensement des ponts et bacs en service, au repérage facile et rapide des

---

125 Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI,* Liasse érosion MAE (62), Rapport annuel de la MAE 1949, p. 8.

126 Bruxelles, Min. AE, A.A., *RCB (194),* Rapp. Ann (194)3, Conseil de province de Costermansville 1940, p.15.

127 Bruxelles, A.A., *T.P.*, portefeuille 820, Liasse E 612, Amélioration des routes.

128 RDC, *Programme d'Entretien et de Réhabilitation des Routes de Desserte Agricole*, (RDC 07 091 01), Dossier Technique et Financier, Kinshasa, s.d., p. 13, (http://www.btcctb.org/files/web/tenders/Dossier%20technique%20et%20financier%20du%20ProgrammeRDCongo.pdf), 8 octobre 2014.

chantiers et de tout élément intéressant situé sur n'importe quelle route, ainsi qu'aux opérations d'ordre budgétaire[129].

En 1955, afin d'uniformiser la numérotation des routes et de l'intégrer dans les dispositions, prises à ce sujet sur le plan international, il est décidé que le réseau routier soit désormais subdivisé en un réseau de caractère international, un réseau d'axes routiers autres que ceux figurant dans la première catégorie et d'un réseau ordinaire composé des R.I.G., des R.I.L. et des routes privées[130].

La numérotation des routes internationales ou inter-territoriales a, pour indication au Congo belge, la lettre A. Quant aux axes, ils conservent leur numérotation d'origine. Au niveau du réseau ordinaire, chaque province a désormais une numérotation distincte pour les R.I.G. allant de 1 à X. Le premier chiffre est l'indicatif attribué au hasard à la province (1 à Léopoldville, 2 à l'Equateur, 3 à Stanleyville, 4 au Kivu, 5 au Katanga et 6 au Kasaï), les deux derniers chiffres ont une signification particulière : de 00 à 09 pour les routes interprovinciales et de 10 à X pour les routes provinciales. Quant aux R.I.L., le premier chiffre indique la province, le deuxième chiffre le District, le troisième le territoire et le quatrième le numéro d'ordre. Comme beaucoup de territoires ont plus de 10 R.I.L. distinctes, on continue la numérotation en mettant un point après les trois premiers chiffres, et en ajoutant le quatrième au-delà de 9. Ainsi par exemple, pour un territoire où il y a 11 R.I.L., les numéros seront 643.1, 643.2, 643.3, etc.[131].

Forts de toutes ces précisions, les services du Gouvernement Général élaborent, en 1956, la proposition d'immatriculation des routes de la colonie qui a été avalisée par le Ministre des Colonies de la manière suivante[132] :

Pour les routes interprovinciales :

Léopoldville : de 100 à 109
Coquilathville : de 200 à 209
Stanleyville : de 300 à 309
Kivu : de 400 à 409
Katanga : de 500 à 509
Kasaï : de 600 à 609

---

[129] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 820, Liasse E 612, Le Directeur Général du Congo Belge, Inventaire du réseau routier, lettre adressée au Ministre des Colonies, Léopoldville le 22 mars 1956.

[130] En 1955, une conférence internationale sur la route s'est tenue à Johannesburg en Union sud-africaine. On a échangé sur les normes internationales en matière de construction et de la qualité des routes, mais aussi sur l'utilité de la numérotation des routes et de sa matérialisation sur le terrain avec pose de bornes et de signaux. Voir Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.,* portefeuille 820, Liasse E 612, Lagouge, Note pour Monsieur le Gouverneur Général au sujet de la classification routière, Léopoldville le 20 novembre 1954. Nous n'avons pas pu avoir les noms des participants à cette conférence à laquelle le Congo belge était représenté.

[131] *Ibid.*

[132] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 820, Carte du Congo Belge.

Pour les routes provinciales :

Léopoldville : de 110 à 199
Coquilathville : de 210 à 299
Stanleyville : de 310 à 399
Kivu : de 410 à 499
Katanga : de 510 à 599
Kasaï : de 610 à 699

Globalement, cette numérotation des routes a été maintenue jusqu'à la fin de la colonisation en 1960.

2.6. Le revêtement des chaussées

L'usure des chaussées soumises à un trafic d'engins routiers plus ou moins intense soulève la question de la consolidation de la couche de roulement en contact avec les roues des véhicules. Car, « *le poids provoque l'écrasement et la dislocation des éléments constituant la surface de roulement ; les modifications de vitesse (accélération ou freinage) entraînent l'usure par râpage des matériaux et, par un effet de ventouse que produisent les pneumatiques en quittant le sol, les particules les plus fines sont aspirées d'entre les plus grosses ; enfin, l'échappement du moteur et le courant d'air sous le véhicule soulèvent, sous forme de poussière, les produits de désagrégation enlevés à la chaussée par râpage ou aspiration* »[133].

On s'est donc rendu à l'évidence que la circulation automobile a un effet corrosif sur la plate-forme de la chaussée. Il fallait trouver des moyens pour la consolider et la maintenir en état pendant un temps raisonnable.

Au début de la construction des routes au Congo belge, on a jeté le dévolu sur le revêtement rudimentaire. Dans ce cadre, le choix est tombé sur le revêtement gravier-argile stabilisé comme matériau. Les analyses des laboratoires durant les années 1930 ont montré que ce mélange présentait de nombreux avantages indiscutables. Il est d'abord économique. Son prix de revient est d'un tiers environ du macadam ordinaire. Ensuite, sa qualité au point de vue du roulement : ce revêtement rend l'assiette de la route régulière, sans formation de vagues comme celles qui étaient inévitables avec le macadam. Au niveau de son entretien, on trouve que ce mélange se prête à une usure régulière, sans présenter des nids de poule. Enfin, la plasticité des revêtements en gravier-argile permet de suivre les déformations éventuelles des remblais sans que les chaussées se fissurent[134].

Ces raisons ont poussé l'administration et ses partenaires à construire des routes en terre au Kivu. Or, selon la politique coloniale, à part l'asphalte, il fallait

---

[133] DEVROEY, E., *Le réseau routier au Congo Belge … op.cit.*, p. 55.
[134] Ibid., pp. 74-75.

trouver sur place, au bord ou tout au plus dans les environs, le matériau nécessaire à la construction de chaque route en vue d'en réduire le coût.

Malheureusement, toutes les zones ne sont pas nanties du gravier-argile. C'est pourquoi, les routes du Kivu-Maniema, bien qu'elles soient, dans leur grande majorité en terre, présentent des différences notables au niveau de leurs revêtements car les matériaux avec lesquels elles ont été construites n'étaient pas toujours les mêmes.

Une autre solution locale trouvée est l'empierrement de certains tronçons routiers qui présentaient un danger certain à cause de l'instabilité des sols. C'est le cas des tronçons routiers Mwenga-Kamituga[135], Beni-Bunia, Rugari-Kiwanja, etc. Notons qu'aucun axe routier du Kivu-Maniema n'a été empierré sur toute sa longueur.

Déjà dans les années 1930, la question du revêtement avec usage de liants est posée. Plusieurs procédés sont essayés avec le concours des laboratoires de l'Université Libre de Bruxelles[136]. Au Kivu-Maniema, seul le revêtement bitumeux est utilisé sur quelques tronçons routiers des centres urbains de Bukavu, de Goma et de Kindu, ainsi que sur quelques tronçons routiers de l'intérieur[137].

L'apport des revêtements des plates-formes des routes a modifié un tant soit peu les paysages routiers du Kivu-Maniema. Ils ont changé l'aspect des routes et leur ont donné un éclat nouveau qui impressionnait les Congolais.

2.7. Les excavations

Dans la construction des routes, un effort était fourni pour que les matériaux (les grès, les calcaires, la latérite, la limonite, etc.), nous l'avons dit, soient, dans la mesure du possible, sur place ou, au mieux, non loin des tronçons routiers afin de réduire le coût des transports.

Lors de différentes étapes des travaux routiers, il s'est produit des excavations qui n'ont jamais été refermées et qui restent encore béantes de nos jours[138].

Spectacle désolant lorsqu'on regarde fixement la terre rougeâtre sur laquelle poussent des herbes rabougries, signe d'un déficit criant d'humus, contrastant avec la verdure qui couvre les collines et les forêts environnantes.

---

[135] Document n° 13 : Photo route gravelée Mwenga-Kamituga, annexe, chapitre cinquième, p. 39.

[136] Voir ces procédés décrits par l'Ingénieur en chef E. DEVROEY dans son ouvrage « *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi ... op.cit.*, pp. 55-75.

[137] Document n° 14 : asphaltage du rond-point coopérative et la route du lycée Wima, annexe, chapitre cinquième, p. 40.

[138] Document n° 15 : Excavations sur la route Bukavu-Kavumu-Goma (en deçà du Collège Saint-Paul), annexe, chapitre cinquième, p. 40.

Il est donc clair que la route a rendu plus attrayants les paysages du Kivu-Maniema. C'est très beau cette route qui serpente les collines dénudées de la région et s'avance résolument vers les horizons.

3. Les érosions et les glissements de terrain

L'érosion se définit comme le détachement et le transport des particules sous l'effet de la pluie, lorsque le sol n'est plus capable d'infiltrer l'eau[139]. Elle représente le plus implacable facteur de dégradation de l'environnement sahélien et de « *mort de la terre* »[140]. Ce processus peut se faire sous l'action de l'eau (érosion hydrique) ou sous l'action du vent (érosion éolienne)[141]. Au Kivu-Maniema, l'eau et le vent sont les principaux agents des érosions. Quant aux routes, leur construction s'est heurtée « *dès l'abord à de gros obstacles : obstacles créés par le climat torride où pluies torrentielles et chaleur brûlante qui attaquent les revêtements, obstacles créés par la nature très variable des sols congolais qui empêchent l'application d'une technique uniforme* »[142]. Pour Alfred Libbie, les Français ont construit en Afrique centrale des routes en terre parce qu'elles étaient jugées moins onéreuses. Mais selon un observateur, pendant la saison des pluies, ils étaient obligés, en 1931, de mettre un peu plus de 4 personnes par km pour l'entretien et la sauvegarde des chaussées contre les érosions ; ce qui exigea un important décaissement de fonds[143].

Au regard de ce qui précède, il faut dire que la route provoque les érosions qui, à leur tour, ont des répercussions négatives sur les chaussées.

3.1. L'érosion hydrique

L'érosion hydrique des terres est un processus impliquant le détachement de particules de sol puis leur transport sous l'action de l'eau[144]. D'une manière générale, le taux et l'amplitude de l'érosion hydrique dépendent de l'intensité des précipitations et du ruissellement, de la présence des sols susceptibles à l'érosion (les limons, sables très fins et certains sols argileux), du gradient et de la longueur des

---

[139] DUPILET, D. (éd.), *Erosion en des sols en Caps et Marais d'Opal*, Guide technique du Parc, novembre 2003, p. 2, (http://www.giser.be/wp-content/uploads/2013/02/guide-lutte_erosion_parc_opale.pdf), consulté le 7 décembre 2014.

[140] KÉLÉTIGUI, MARIKO, A., *La mort de la brousse, la dégradation de l'environnement au Sahel*, Paris, Karthala, 1996, p. 112.

[141] FONDATION HYDRO-QUÉBEC POUR L'ENVIRONNEMENT, *Agir pour la diable*, Dossiers informatifs, 2011, p. 1, (www.agirpourladiable.org/html/do_erosion.html), consulté le 12 novembre 2013.

[142] OFFICE DE L'INFORMATION ET DES RELATIONS PUBLIQUES POUR LE CONGO BELGE ET LE RUANDA-URUNDI, *op.cit*., p. 343.

[143] LIBBIE, F., *art. cit*., p. 209

[144] ANONYME, Lutte contre l'érosion hydrique, quelques solutions à envisager, s.d., (http://www.crdg.be/site/images/stories/crdg/publications/fiche-eriosion.pdf), p. 1.

pentes, du couvert végétal (le risque d'érosion augmente lorsque le sol n'a qu'un faible couvert végétal ou de résidus)[145].

Pour Walter F. Megahan, « *La construction de routes en terrain boisé peut être suivie d'une érosion accélérée. Parmi les causes éventuelles de ce phénomène, on peut citer: (a) l'enlèvement ou la réduction du couvert protecteur; (b) la destruction ou l'altération de la structure naturelle du sol et de sa fertilité; (c) l'accentuation des gradients par suite de la construction de talus de déblai et de remblai; (d) la diminution des taux d'infiltration en certaines parties de la route; (e) l'interception de l'écoulement hypodermique par le talus de déblai de la route; (f) une diminution de la résistance au cisaillement, une augmentation des forces de cisaillement, ou les deux à la fois, sur les talus de déblai et de remblai et (g) une concentration d'eau provoquée et interceptée* »[146].

En Afrique, on sait que les routes contribuent, si on n'y prend pas garde, à l'érosion hydrique qui les dégrade à vue d'œil. Généralement, l'érosion hydrique s'observe dans des régions à forte pluviosité et à relief accidenté. La région du Kivu-Maniema satisfait à tous ces critères. En effet, elle est située entre 1° de longitude nord et 5° de longitude sud. Elle appartient donc totalement à la zone équatoriale. C'est pourquoi on y rencontre des précipitations régulières très élevées surtout dans la partie montagneuse de la région. Les courbes annuelles de précipitation marquent deux maxima très nettement différenciés, partout y compris sur l'équateur : novembre-décembre, saison des pluies australes et avril-mai, saison des pluies boréales.

Au Kivu montagneux, « *Les routes sont la principale source de ravinement dans ce domaine* »[147]. Pour lui, les érosions sont causées par le fait que durant la phase de construction des routes, les ingénieurs se bornent uniquement à canaliser les eaux vers les terrains avoisinants, sans se soucier en aucune façon de leur écoulement au-delà des limites de l'ouvrage lui-même. Il ajoute que la violence des pluies tropicales, l'instabilité de certains types de sol, les méthodes extensives de travail ont fréquemment pour résultat l'apparition d'énormes ravinements, notamment en relation avec les travaux routiers. Ces ravinements détériorent les terrains agricoles et forestiers voisins, déparent le paysage, détruisent les pâturages et finissent par compromettre la stabilité des ouvrages eux-mêmes. Sur le terrain, on s'aperçoit que

---

145 ANONYME, *L'érosion du sol - Causes et Effets*, (www. Omafra.gov.on.ca./french/engineer/facts/89-064.htm), consulté le 15 décembre 2012.

146 MEGAHAN, F. W., « Réduction de l'érosion occasionnée par les routes », in *Intermountain Forest and Range Experiment Station*, Idaho 1/, p. 1., (http://www.fao.org/docrep/006/ADO71F/ADO71), consulté le 15 décembre 2012.

147 TONDEUR, G., *op.cit.*, p. 105. Georges Félix Tondeur (1879-1962), fut employé des postes au Congo de 1900 à 1910. Il a parcouru les Districts du Bas-Congo, Léopoldville et l'Equateur. Il est le jeune frère du Lieutenant Arthur Tondeur, tué à Kabare en juin 1902. Voir Mémoires de Félix Georges Tondeur, Doix années au Congo (1900-1910), 45p, (http://www.urome.be/fr2/ouvrag/1900Tondeur.pdf), consulté le 2 janvier 2015).

les constructeurs des routes se limitent à faire une terrasse, un caniveau orienté vers le fossé. Il s'ensuit l'érosion qui dégrade la paroi de la chaussée et creuse une voie progressivement assez large au fur et à mesure que le temps passe, que les pluies tombent.

Il est vrai qu'au Kivu-Maniema, les érosions les plus caractéristiques sont le lessivage de la surface du sol, le ruissellement en nappe, la formation des flaques d'eau, les incisions de diverses formes, les coulées de boue et les laves torrentielles, les glissements de terrain et les éboulements.

Dans la partie montagneuse, le ravinement se manifeste tout particulièrement dans les terres rapportées : les remblais et les talus d'épandage des déblais. Les terres déplacées sont utilisées pour combler les creux, notamment pour les passages sur remblai, mais, le plus souvent, au Congo, elles sont déversées, sans plus, sur la pente la plus proche. Il est de règle, en effet, de ne pas utiliser les terres déplacées et notamment d'installer toute la plate-forme des routes sur un terrain en place[148].

Certains tronçons routiers du Kivu-Maniema construits sur les versants des montagnes épousent les dénivellations. De telles routes sont à la base de fortes et violentes érosions dans la région. Car, pour bien installer la chaussée, les constructeurs ont été obligés de découper les montagnes, dessoucher les gros arbres et désherber les lieux ; autant d'actions qui ont détruit le couvert végétal qui contribuait un tant soit peu à la stabilité des sols et du terrain. Et quand la pluie tombe, l'eau ruisselle à la surface et se concentre dans des canaux construits ou qu'elle se crée en fonction de la topographie, et gagne en potentiel érosif[149].

Pour G. Feytmans, l'érosion occasionnée par les routes a de multiples répercussions. La plus directe intéresse la route elle-même; une érosion excessive peut, et c'est souvent le cas, gêner l'utilisation de la route voire la rendre impraticable jusqu'à ce qu'elle soit réparée[150]. En outre, on assiste souvent au déplacement de rochers et d'autres matériaux érodés hors de leur site. Ils se déversent sur la chaussée et la détruisent. Dans d'autres cas, il se produit une sédimentation qui, à son tour, cause en aval des dégâts énormes sur le plan agricole et écologique.

Sur les pentes plus accidentées, on assiste souvent à des mouvements de masse qui bougent les terres et qui recouvrent certaines étendues de champs situés au bord des routes. De gros arbres situés aux environs sont aussi déplacés jusque sur la chaussée, bloquant, par le fait même, la circulation pendant des heures, voire des jours.

Quand on voyage sur les routes du Kivu montagneux, on est frappé par la fragilité et l'instabilité du faîte où s'accroche la route. A plusieurs endroits, les bords

---

[148] *Ibid*., p. 206-207.

[149] ANONYME, Erosion hydrique,(http://www/memphremagong.org/fr/php), *op. cit*.

[150] MEGAHAN F. W., *op. cit*., p. 1.

de route portent des échancrures. L'érosion grignote la route d'une manière efficace et en emporte le bas-côté. Les vallées se terminent partout par des cirques d'érosion aux parois très raides. Ceux-ci sont souvent occupés et masqués par une végétation forestière et la brusque dénivellation n'apparaît que lorsqu'on pénètre sous les arbres. L'argile, dépourvue de toute végétation, apparaît découpée par les ravines en parois aiguës et minces.

Au Sud-Kivu, l'érosion provoque chaque année des dégâts matériels et parfois humains importants. L'eau qui coule des montagnes emprunte les routes et charrie à leur passage véhicules, personnes, habitations et matériels trouvés sur son parcours. Ce phénomène se produit souvent dans les grandes cités comme Bukavu, Uvira et Kamituga, ainsi que dans certains villages environnants[151]. Les routes serpentant le long des lacs Kivu et Tanganyika causent des érosions qui charrient des sédiments qui, à leur tour, dégradent les zones de frayère des poissons. Et souvent après la pluie, on ramasse des poissons morts sur les berges des lacs[152].

Sur un autre registre, lorsqu'il pleut beaucoup, les routes des régions forestières et à terre argileuse, sont très boueuses. Ce phénomène est compréhensible puisqu'à l'établissement des chaussées coloniales, on a détruit le couvert végétal et on a donné libre cours à l'érosion et au contact entre l'argile et l'eau de pluie. Cette boue bloque parfois la circulation des engins routiers. En témoigne, cette lettre du Baron Franz Bonaert, colon propriétaire des plantations de café situées à Kivunge-Indata, territoire de Rutshuru au Ministre des Colonies. Parlant des actions du camp militaire de Rumangabo et des préjudices causés, il écrit : « *Une route publique de chefferie, avec coffrage, empierrée, et bien nivelée, jadis admirablement entretenue par le chef local René Ndeze, reliant Kabaya à Rumanagabo, à proximité du camp militaire est à ce point abimée par les véhicules du camp, qu'elle est devenue tout à fait impraticable. Les autos enfoncent jusqu'à mi roues. Cette façon de faire du camp militaire et les projets de celui-ci ont pour conséquence de nous couper l'accès à la route de Rutshuru. Cela nous met dans l'impossibilité d'utiliser notre route Indata-Kabaya-Rumangabo, pour le transport de notre production à Goma, d'où elle est livrée à notre acheteur « Cafékivu » à Costermansville. De plus, cela nous coupe de notre centre médical de Rutshuru, ce qui est préjudiciable tant pour les indigènes que pour nous* »[153].

Voici à ce propos, le témoignage de Christiane Dussart : « *Lors de la saison des pluies, on voyait quotidiennement affluer des nuages noirs, annonciateurs d'orages violents,*

[151] Le 26 octobre 2014, les pluies diluviennes ont causé la mort de plusieurs morts à Bukavu et dans la localité de Bushushu. Dans ce dernier village, « on a identifié, le lundi 27 octobre 2014, une trentaine de corps mais en début d'après-midi du mardi 28 octobre 2014, j'ai vu de mes propres yeux 65 corps », a assuré un responsable associatif Crispin Mokili. ANONYME, « Des dizaines de disparus en RDC », in *Metro*, n° 3073, 29 octobre 2014, p. 6.

[152] KASHINZWE, MUNYAKAZI, 26 ans, étudiant, originaire de l'île d'Ishungu sur le lac Kivu, interrogé à Bukavu, le 17 avril 2014.

[153] Bruxelles, A.A., *T.P.*, portefeuille 640, Lettre du Baron Franz Bonaert au Ministre des Colonies.

puis, un mur d'eau. Les pluies étaient tellement diluviennes que nous étions entièrement trempés en un rien de temps, même pour sortir de la voiture parquée à un mètre de la porte d'entrée ! Parfois, elles causaient des dégâts. Certaines routes étaient transformées en bourbiers ! »[154].

L'embourbement des véhicules en saison des pluies est très courant dans les territoires de Rutshuru, de Mwenga, de Fizi, de Kabambare, de Pangi, de Shabunda, de Kabare, de Walikale, de Punia, etc[155].

3.2. L'érosion éolienne

Selon la FAO, le processus de ce type d'érosion est le suivant : le vent exerce sur les particules solides au repos une pression sur la surface exposée au flux d'air, appliquée au-dessus du centre de gravité, auquel s'oppose un frottement centré sur la base des particules. Ces deux forces constituent un couple tendant à faire basculer et rouler les particules lourdes (0,5 à 2 mm). De plus, la différence de vitesse entre la base et le sommet des particules provoque leur aspiration vers le haut. Les particules les plus légères s'élèvent à la verticale jusqu'à ce que le gradient de vitesse ne les porte plus. Elles retombent alors, poussées par le vent, suivant une trajectoire subhorizontale. En retombant, ces grains de sable transmettent leur énergie à d'autres grains de sable (comme dans un jeu de boules) ou dégradent les agrégats limono-argileux en dégageant de la poussière[156].

L'érosion éolienne se manifeste fortement en Afrique de l'ouest dans les zones tropicales sèches, où la pluviosité annuelle est inférieure à 600 mm, où la saison sèche s'étend sur plus de six mois et où la végétation de type steppique laisse de larges plaques de sol dénudé. Ailleurs, elle peut aussi se développer dans des conditions de préparation du sol qui amènent une pulvérisation importante des matériaux superficiels secs[157].

Pendant la saison sèche, l'érosion éolienne se manifeste sur les routes du Kivu-Maniema ou des routes vers la terre ferme, dans les villages et les centres urbains à travers trois phénomènes suivants : du sable soulevé lors du passage des véhicules qui se pose sur la végétation et qui y constitue une sorte de nappe. Ensuite, des poussières constituées des particules légères de sol en suspension se soulèvent par la puissance du vent et forment des tourbillons jusqu'à plusieurs mètres d'altitude. Ces

---

154 DUSSART, CHR., *art. cit.*, p. 19.

155 Voir Document n° 16 : Véhicule embourbé sur la route Bukavu-Mwenga, annexe, chapitre cinquième, p. 41.

156 FAO, *Introduction à la gestion conservatoire de l'eau et de la biomasse*, Archives de documents de la FAO, (http://www.fao.org/docrep/T1765F/t1765f0v.htm), consulté le 15 décembre 2012.

157 KÉLÉTIGUI, MARIKO, A., *La mort de la brousse, la dégradation de l'environnement au Sahel*, Paris, Karthala, 1996, 126 p. Cet auteur donne des témoignages sur les effets du vent et la disparition de la brousse au Sahel.

tourbillons se déplacent jusqu'à atteindre des kilomètres, soulevant feuilles mortes, morceaux d'étoffes, plumes d'oiseaux, etc. (la déflation). Enfin, certains grains de sable constituent un amas et s'enroulent par terre jusqu'à une certaine distance[158].

Toutes ces formes d'érosion éolienne se déroulent sur les chaussées en plein milieu des habitations ou non, au passage d'engin routier ou non. Elles provoquent des brumes que l'on observe souvent dans les villages ou dans les centres urbains lorsque la saison sèche atteint son point culminant. Elles rendent l'environnement insalubre avec des dégâts sur la vie et la survie de l'homme et des autres êtres vivants.

En définitive, les érosions hydrique et éolienne et leurs corollaires, notamment le lessivage des collines, ont causé l'infertilité des terres arables dans des régions montagneuses, notamment au Bushi.

3.3. Mesures de lutte contre les érosions

La lutte contre les érosions des sols et le maintien des chaussées en état figurent parmi les grandes priorités de l'administration provinciale du Kivu à partir des années 1930. Parlant du Kivu, André-Bernard Ergo écrit : « *L'aspect technique du développement des cultures comprend la lutte antiérosive par l'établissement des haies antiérosives, de fossés absorbants et de reboisements protecteurs, mais aussi des essais de mécanisation et des applications d'engrais. Enfin, le plan décennal supporte deux grands projets, la mise en valeur de la vallée de la Ruzizi et la conversion économique des régions d'Ituri et du Kivu* »[159].

Plusieurs mesures sont prises pour combattre les érosions contre les chaussées coloniales. La première consiste à couvrir le sol de diverses espèces de légumineuses, les unes rampantes, couvrant le sol d'une épaisse couche de verdure, les autres buissonnantes[160]. Ensuite, lorsque le terrain est en pente, on préconise de planter des lignes parallèles de haies, ou même d'aménager le terrain en terrasses bordées de

---

[158] *Ibid*. Informations complétées par EMANDJALA ETSHUKU et KUNGU ODIMBA, âgés respectivement de 88 ans et 71 ans, interviewés à Katako-Kombe, le 13 janvier 2014. Certaines langues soutiennent à tort que ce phénomène érosif est plus dangereux parce qu'il peut emporter des enfants et des poussins. Cependant, la mémoire collective de la région ne retient aucun fait de « transport » d'enfant ou de la volaille par ce phénomène que les géographes nomment la *reptation*.

[159] ERGO, A.-B., *Congo Belge : La colonie assassinée*, Paris, L'Harmattan, 2008, 275 p. 193. L'auteur, André-Bernard Ergo, est ingénieur en agronomie tropicale. De 1963 à 1966, il a œuvré au département de recherches des Plantations Lever-Congo, puis à la Pamol-Cameroun jusqu'en 1971. Il est ensuite devenu conseiller scientifique du Cerdat (Centre d'Informatique appliquée au Développement et à l'Agronomie tropicale) à Tervuren. (http://www.afacbelco.net/ODYSSEE%20COLONIALE.pdf)

[160] On sait que les légumineuses ont la propriété de fixer l'azote de l'air notamment dans les nodosités de leurs racines. Elles enrichissent donc le sol et, par leurs nombreuses radicelles, entretiennent sa porosité, sa capillarité. Leur verdure, continuellement renouvelée, contribue à maintenir l'humus du sol et son humidité. Bruxelles, Min. AE, A.A., Colonel Bem Vermeulen, CDD honoraire de Kikwit, Problèmes coloniaux, *op.cit*., p. 114.

haies de légumineuses ou de citronnelle. On recourt aussi pour la lutte contre le ruissellement, au creusement de fossés en V qui maintiennent les eaux ; on y jette les déchets des végétaux et les produits d'entretien des routes et du sarclage des bords de routes[161].

Ces dispositions pratiques sont capitalisées et divulguées par la mission antiérosive (M.A.E.) créée en 1948 et dont le siège se situait à Costermansville. Cet organisme dont les activités s'étendaient au Kivu et au Ruanda-Urundi avait pour mission de reboiser les espaces dénudés, de construire des haies antiérosives en vue de protéger les sols et d'enseigner la technique des cultures en terrasses sur les flancs de collines[162].

C'est dans ce cadre qu'en ce qui concerne les routes, on a conçu les plantations linéaires sur les bords des routes, l'amélioration des structures des chaussées par la construction des dalots, caniveaux et la mise au point d'un système d'entretien permanent des routes basé sur le *cantonnage* manuel et mécanique. Malheureusement, l'entretien des routes, parait être, en terme d'environnement, un couteau à double tranchant. En effet, au fur et à mesure que la route en terre est entretenue, elle perd sa structure naturelle des sols, augmente le niveau des talus dont la terre revient sur la chaussée après une forte pluie, détruit les nids des êtres qui y vivent et modifie la structure de la biodiversité.

Critiquant les méthodes de *cantonnage*, G. Tondeur abonde dans le même sens lorsqu'il généralise et affirme : « *Aucune protection n'est envisagée sur les routes à terre en Afrique* »[163]. Il appuie ses conjectures par le fait que les cantonniers pratiquent le désherbage complet des accotements, des fossés et des bords extérieurs de ceux-ci. Ils prélèvent dans le fossé, voire dans l'accotement, le matériau nécessaire à la réparation des ravines de la chaussée. Il en résulte souvent une érosion des fossés, une inclinaison de plus en plus marquée des accotements et un rétrécissement progressif de la route. On voit fréquemment des voies carrossables construites à 6 m de large se réduire après quelques années à de dangereux chemins bordés de profonds fossés. L'entrée des dalots dans lesquels les fossés se déversent pour évacuer les eaux en passant sous la route est également le siège de ravinements graves. Le fond du dalot se trouvant à une profondeur plus grande que celle du fossé, une chute d'eau importante se produit à l'entrée. Elle ne manque pas d'affouiller vivement le terrain, approfondissant le fossé et creusant à l'entrée du

---

[161] Les témoins BUHENDWA KABUGU, 86 ans, ancien domestique, BASHIZI MUDERHWA, 78 ans, ancien instituteur et KAMULETE KYALEMANINWA, 81 ans, ancien commis de la MGL/Kamituga, interrogés respectivement à Bukavu, le 11 janvier 2013, le 12 janvier 2013 et à Kamituga le 20 février 2010, se souviennent encore des routes bordées des haies antiérosives en territoires de Kabare, de Kalehe et de Mwenga.

[162] NICOLAÏ H. et al., *op.cit.,* p. 397. La MAE avait un laboratoire au quartier Industriel (Bukavu) et deux autres à Luberizi et à Kiliba, dans la Plaine de la Ruzizi.

[163] TONDEUR, G., *op.cit*., p. 165.

dalot des poches susceptibles de provoquer des effondrements[164]. Dans d'autres cas, on construit des buses pour canaliser les eaux d'un versant vers un autre et ce, sous la route.

En dépit de ces mesures de lutte contre les érosions, le volume des pluies continuait à entraîner des conséquences négatives sur le réseau routier. En 1929, le CDD Le docte déclare que « *de fortes pluies ont occasionné de grands ravages aux routes dans tout le district du Kivu* »[165].

La forte pluviosité entraîne aussi des crues de rivières, auteurs de la destruction des ponts et d'autres ouvrages d'art. A ce propos, parlant particulièrement de la rivière Shabunda, le Lieutenant Glorie, écrit en 1937 : « *Le niveau de la rivière Shabunda peut monter en une seule nuit de plus de 1,30 mètre, chose que j'ai constaté à différentes reprises* »[166].

C'est également dans ce cadre que, le 3 septembre 1959, l'Inspecteur Royal G. Feytmans adresse une lettre au Président de la Société Symétain à Bruxelles pour lui faire part d'un glissement de terrain causé par une infiltration d'eau et de ses conséquences sur les chaussées. Voici un extrait de sa correspondance : « *Le glissement a été provoqué par des infiltrations d'eau qui se sont déclarées pendant la saison des pluies. Tous les remblais de la route ayant subi une ou plusieurs saisons des pluies, les éboulements par suite d'infiltrations d'eau ne sont plus à craindre car ceux-ci devaient normalement se manifester pendant la première saison des pluies subie par les remblais. Tout au plus peut-il se produire des tassements sur talus des remblais qui n'affecteront pas l'assiette de la route et qui seront réparés par l'équipe d'entretien de la Kilima qui est restée sur place* »[167].

Pour clore ce point, il faut noter que les érosions et tout ce qu'elles entraînent font partie intégrante des paysages routiers du Kivu-Maniema. Sans pouvoir mettre fin à ces phénomènes qui dégradaient les *chaussées coloniales* et les milieux environnants, les agents coloniaux ont appris à vivre avec les érosions. Et ce, malgré une politique d'entretien routier régulier et la présence de la MAE dont les actions ont été efficaces dans la protection des sols.

---

[164] Ibid., p. 211-212.

[165] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, District du Kivu, Rapport AIMO 1929, p. 22.

[166] VAN DER STRAETEN, E., « Les Sociétés coloniales dans la vie économique et sociale du Congo », in *Bulletin de la Société Royale Belge des Ingénieurs et Industriels*, n° 5, 1937, p. 96.

[167] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 1201, Lettre de l'Ir. G. Feytmans au Président de la société Symétain, Bruxelles le 3 septembre 1959.

4. La déforestation au Kivu-Maniema

Au Congo belge, les écrits des coloniaux sur la dégradation de la nature, et particulièrement, la déforestation ne passent pas inaperçus. C'est notamment le cas de M.E. De Wildeman qui, en 1933, stigmatise la destruction de l'environnement tant par les Belges que par les Congolais[168]. En 1946, J.P. Harroy s'inquiète du recul de la forêt suite à l'action anthropique : « *La flore naturelle africaine,* constate-t-il, [...], *bat partout en retraite devant les défrichements, les feux et les introductions d'ubiquistes. Sous tous les rapports, le Congo Belge n'est certes pas épargné*»[169]. En 1952, c'est G. Tondeur qui fait état de l'action combien louable de la MAE, notamment dans la lutte contre l'érosion et le reboisement au Kivu et au Ruanda-Urundi[170]. En dehors des écrits des coloniaux, il faut citer la révélation faite en 2009 par Zana Etambala pour qui, « *au Congo belge, les Salésiens, comme les autres missionnaires catholiques en ce début du 20e siècle, voulaient refouler cette nature exubérante de l'Afrique qui était considérée comme hostile à l'humanité ou à la civilisation. Pour défricher la brousse ou pour cultiver des champs, ces missionnaires se sentaient obligés d'«arracher »de grosses parties à la forêt !* »[171].

Dans cette étude, nous insistons sur le rôle de la route dans la déforestation au Kivu-Maniema.

4.1. Contexte historique

La flore du Kivu-Maniema possède des essences très prisées sur le marché mondial des bois tropicaux. Le Kivu d'altitude est appelé « *un paradis qui refuse de disparaître, un paradis aux paysages divers et attrayants* »[172]. D'où sa renommée internationale de zone touristique par excellence.

Cette forêt ombrophile et sempervirente occupe la zone arrosée du climat équatorial. La sylve équatoriale couvre pratiquement toute la partie ouest du Kivu-Maniema. Elle domine les territoires de Pangi, Lubutu, Kailo, Punia, Shabunda, Kalehe, Walikale, Lubero, Fizi et une partie des territoires de Masisi, de Mwenga, de Kibombo et de Kindu. On trouve aussi des forêts ombrophiles sur les massifs montagneux de Rwenzori, Virunga et Kahuzi-Biega.

Cependant, cette forêt est confrontée à une déforestation continue depuis des

---

[168] DE WILDEMAN, M. E., *art. cit*., p. 387.

[169] HARROY, J.P., *Protégeons la nature. Elle nous le rendra*, Textes de quatre conférences données les 18 et 25 Mars 1946 à l'Université coloniale de Belgique, Bruxelles, Institut des parcs nationaux du Congo Belge, 1946, p. 4-5.

[170] TONDEUR, G., « Rapport annuel de la mission anti-érosive pour l'exercice 1950 », in *Bulletin agricole du Congo belge*, 1952, pp. 3-35

[171] ZANA ETAMBALA, *art. cit*., p. 1005.

[172] ANONYME, « Le Kivu, un paradis terrestre », in *Le Journal Info plus,* n° 012 du 4 août 2004.

années. Le processus de déforestation du Kivu d'altitude débute au XVII^e siècle lors de l'installation des Bantous dans la région. On sait aujourd'hui, sur base d'études palynologiques, que l'anthropisation de la forêt au bord du lac Kivu s'est poursuivie jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle quand elle connait une savanisation poussée[173]. L'entre Lomami-Lualaba était boisé et Stanley a trouvé la forêt autour de Kasongo[174].

Un document produit le 9 juillet 1929 par le Parc National Albert (PNA) signale que « *selon certaines estimations, la région de Kibumba (au nord de la ville de Goma) qui devait être encore inhabitée au début du XIX^e siècle, était recouverte d'une forêt ininterrompue s'étendant depuis les volcans Mikeno et Karisimbi d'une part jusqu'à la plaine de lave du Nyiragongo d'autre part. Six ou huit générations d'une population peu dense ont suffi à muer le pays en une immense clairière, où domine aujourd'hui un type de brousse secondaire à Acanthus* »[175]. Des constatations similaires ont été faites sur d'autres régions périphériques du parc national Albert, et principalement au Mulera[176].

Le rapport du Comité National du Kivu (CNKi) sur la prospection forestière dans la région côtière du lac Kivu de mai 1932 signale qu'« *Il n'est pas douteux que tout le Kivu ait été boisé jusque très près du lac* »[177]. Le CNKi cite pour preuve : « *a) la présence sur une crête près de Muhaya (Kabare) d'un sujet nain de Bwamba (anonacée), qui est une essence de la sylve de montagne d'altitude moyenne, b) la présence à Fendula de Piptadenia énormes et isolés qui n'ont pu croître qu'à l'état de massif (essence de la sylve de montagnes d'altitude moyenne). Cas identique à celui du Chlorophora au Lomami, au Kasaï et au Maniema, c) la présence dans certains marais de souches d'arbres de grandes dimensions. Il s'agit en l'occurrence de marais absolument nus et sans galeries forestières* »[178].

Un autre rapport du CNKi précise que « *du côté du Kivu d'altitude, il semble que toute la zone comprise entre la rive du lac Kivu et la première crête de la dorsale ait été autrefois boisée : la bande de forêt ombrophile de montagne, actuellement fort étroite et secondarisée, couvrait jadis le versant très probablement jusque vers la côte 1.650 m., suivant le botaniste H. Humbert, à cette forêt de montagne succédait un étage sous-jacent de forêt sèche et assez claire où dominaient certaines espèces (p. ex. Albizzia sp. Et Piptadenia sp.) et dont on retrouve des vestiges à la côte nord-est de l'île d'Idjwi. Cette dernière forêt paraît s'étendre*

---

[173] KABONYI NZABANDORA, Ch., *Analyse palynologique de divers sondages du secteur haute altitude du Parc National de Kahuzi-Biega. Paléoenvironnements et paléoclimats au Pléistocène supérieur et à l'Holocène*, Thèse de doctorat en Géologie, Université de Liège, 2012, p. 70.

[174] LEBRUN, J., Répartition de la forêt équatoriale, Bruxelles, Ministère des colonies, 1936 cité par SYMETAIN, *op.cit.*, p. 38.

[175] Bruxelles, Min. AE, A.A, *AGRI,* portefeuille 422, PNA, Rapport sur la période antérieure à la création de l'institution dénommée « Parc National Albert », le 9 juillet 1929.

[176] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI*, portefeuille 422, Rapport du PNA sur la déforestation.

[177] Bruxelles, A.A., *AGRI*, portefeuille 602, Rapport de prospection forestière du CNKi sur la région côtière du lac Kivu, mai 1932

[178] *Ibid.*

spécialement au sud et sud-ouest du lac et ce, jusqu'au seuil Kivu-Tanganyka, couvrant ainsi toute cette région de collines d'altitude supérieure à 1.500 m »[179]. Il est donc indiscutable que la forêt du Kivu-Maniema a subi, des revers significatifs, « *œuvre destructrice de l'homme au cours du temps* »[180].

La forêt ombrophile recule à un rythme pouvant atteindre 1 km par an[181] sous l'action des feux périodiques et des défrichements. Toutefois, pour le CNKi, le recul annuel de la forêt se situerait entre 1.600 et 1.800 m[182]. J. Lebrun attribue aux traitants arabes et à l'introduction des techniques culturales non appropriées, le recul de la forêt entre Lumuna et Kasongo, dans le sud-est du Kivu[183]. Toutefois, à cette époque, l'impact de l'action anthropique sur la forêt était encore négligeable.

A partir des années 1920, la construction des routes débute au Kivu-Maniema. Durant tout le processus d'établissement de la *chaussée coloniale*, la forêt est soumise à rude épreuve[184]. Divers coups lui sont assénés pour qu'elle livre passage. Or, « *toute entreprise de terrassement porte atteinte à la couverture végétale, aux sols plus ou moins évolués qui la supportent, voire même à leur substratum géologique plus ou moins cohérent, donc à l'équilibre hydrologique atmosphère-végétation-sol-sous-sol, ouvrant ainsi la voie aux processus d'érosion. L'entreprise routière n'échappe pas à cette règle, d'autant que les engins mécaniques modernes de terrassement et les besoins du siècle étendent sans cesse son emprise*. […]. *La tranchée déboisée pour le passage de la route affecte en premier lieu la productivité de la forêt par perte de surface boisée productive non compensée par l'accroissement diamétral plus fort des arbres dégagés en bordure des tranchées* »[185].

Bien plus, avec la mécanisation des chantiers routiers, les dégâts causés aux forêts deviennent plus importants. Elles sont forcées non seulement de procurer des ouvertures pour faire passer les routes, mais aussi de fournir du bois avec lequel on doit fabriquer les différents ouvrages d'art et les carrosseries des camions.[186]

Par ailleurs, la mesure de regroupement de villages le long des routes[187] administre le dernier coup de semonce à la forêt proche des routes. L'afflux massif de

---

[179] CNKI, *Vingt ans d'activités … op.cit*., pp. 31-32.

[180] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo, …, op.cit*., 2005, p. 21.

[181] HARROY, J.P., *Afrique terre qui meurt. La dégradation des sols africains sous l'influence de la colonisation*, Bruxelles, 1944, cité par SYMETAIN, *op.cit*., p. 38.

[182] CNKI, *Vingt ans d'activités …op.cit*., p. 32.

[183] Rapport sur un voyage d'études botaniques dans le district du Maniema, in *Bulletin agricole du Congo belge*, 1935, pp. 130-141.

[184] Voir Document n° 21, Annexe chapitre cinquième, p. 46.

[185] PONCET, A., « Routes forestières et érosion en montagne », in *Revue forestière française*, n° 4, avril 1964, p. 17.

[186] Document n° 17 : Inventaire du matériel de mécanisation des chantiers routiers, annexe, chapitre cinquième, p. 41.

[187] Avec cette mesure, les populations enclavées furent obligées d'abandonner les terres ancestrales, souvent fertiles, pour venir s'installer le long des axes routiers. KIMENA K.K., *op.cit*., t.2, p. 837.

populations le long des chaussées accroît brutalement la démographie et finit par peser lourd sur les lambeaux de forêt encore existants et sur les espaces arables. Une forte pression s'exerça sur la forêt avec un taux de déboisement annuel de l'ordre d'environ 1 km[188].

En 1953, Paul Raucq constate : « *La forêt semble protégée à partir d'une certaine profondeur de part et d'autre des routes ou des pistes où on a fixé les villages, mais le système cultural discontinu des planteurs de riz et de coton (Bakumu, Bakusu, Warega) continue à la menacer si on ne réintroduit pas le système bantou, où le riz ou le coton ne serait cultivé qu'un an sur cinq d'une rotation réduite à trois ans dans les zones les plus menacées, après laquelle le sol serait laissé en jachère pendant 20 à 25 ans* »[189].

Lors de la construction du chemin de fer de la B.C.K. au Kasaï, il fallut défricher une bande de 300 km de long sur 40 m de large. « *Les déboiseurs, déclare un témoin, doivent s'ouvrir un premier passage à la hache à travers un sous-bois inextricable de végétations les plus variées entrelacées de lianes de toutes grosseurs ; ils doivent ensuite élargir ce passage, abattre tout le taillis, en débiter les éléments sur place, les transporter de part et d'autre de la bande à dégager, les faire disparaitre enfin par le feu* »[190]. Le même phénomène s'est produit au Kivu-Maniema lors de la construction des routes.

Il est vrai que la route et ce qu'elle entraîne (les populations qui s'agglutinent autour d'elle, les exploitations agro-pastorales qui s'y développent, les échanges qu'elle occasionne, etc.) ont des répercussions néfastes sur la forêt.

4.2. Route, catalyseur de la déforestation ?

Beaucoup de facteurs (agriculture, élevage et récolte du bois de chauffage et d'œuvre, démographie, urbanisation, etc.) concourent à la déforestation[191]. Cependant, le rôle de la route dans la déforestation, en tant que vecteur du développement socio-économique des milieux connectés, ouverture obligée vers les exploitations agro-pastorales et un puissant agent de transformation des paysages, ne saurait ni être négligé, ni être minimisé[192].

Le rôle de la route dans la déforestation est évoqué dans beaucoup d'écrits scientifiques. C'est notamment le cas de Pierre Lieutaghi qui soutient que : « *La route est une menace permanente pour la flore, non seulement parce que nul site, nul relief, nul*

---

188 Bruxelles, A.A.., *AGRI*, portefeuille 422, Les réserves forestières du bassin du lac Kivu.

189 SYMETAIN, *op.cit*., p. 64.

190 Historique de la BCK, cité par NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit*., pp. 29-30.

191 BANQUE MONDIALE, *Rapport sur les dynamiques de déforestation dans le bassin du Congo : réconcilier la croissance économique et la protection de la forêt*, 2009, p. 6.

192 SOUVART, M. et LAMBIN, É. F., « Approche systémique des causes de la déforestation en Amazonie brésilienne : syndromes, synergies et rétroactions », in *L'Espace géographique*, vol. 3, n° 35, 2006, p. 244, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-3-page-241.htm), consulté le 12 octobre 2013.

massif forestier ne trouvent grâce devant elle, mais, plus encore peut-être, par ce qui la suit, du « pique-niqueur » irrespectueux au parc de stationnement, à la villa ou au grand ensemble »[193]. Un rapport de la Banque mondiale de 2009 va plus loin en considérant l'infrastructure de transport comme l'un des plus solides prédicateurs de la déforestation tropicale[194]. Et ce rapport de déduire, « *L'insuffisance des infrastructures de transport dans le bassin du Congo a dans l'ensemble protégé les forêts* »[195].

D'autres auteurs établissent une corrélation entre le réseau routier et la déforestation. C'est ainsi que pour Mäki, chaque fois que le réseau routier s'est développé, les zones d'extraction, de déforestation et de production agricole ont aussi avancé[196]. Quant au journal *Le Courrier International* qui analyse la déforestation dans la région de Para, à l'ouest de la forêt amazonienne, « *La relation entre routes et déforestation est sensible, car 75 % des zones forestières dévastées se situent à proximité de routes* »[197]. Bref, pour ces auteurs, « [...] *l'ouverture de routes stimule la déforestation par réduction des coûts de transport* [...] »[198]. En effet, les routes facilitent l'accès aux forêts et le transport du bois et des autres produits jusqu'aux marchés nationaux et internationaux.[199] Elles jouent indirectement un rôle dans la destruction de la forêt puisqu'elles encouragent la conversion du couvert forestier en pâturages ou en cultures.

4.3. Processus et effets de déforestation

En 1930, les premiers indices d'une forte déforestation sont observés dans la région comprise entre le 2e parallèle sud au nord, Kamaniola au sud et la rivière Ulindi à l'ouest, soit une surface d'environ 2600 km^2 [200]. Selon un rapport du CNKi de 1932, dans la région de Mushwere au Kivu, le déboisement annuel est de l'ordre d'environ 1 km[201].

N'oublions pas que dès l'installation des colons en 1928, la pression sur la forêt

---

193 LIEUTAGHI, P., *L'environnement végétal : flore, végétation et civilisation*, Neuchâtel, Delachaux et Niestlé, 1972, p. 172 ; WALKER, R., "Theorizing Land-Cover and Land-Use change: The Case of Tropical Deforestation", in *International Regional Science Review*, 27(3), 2004, p. 260.

194 BANQUE MONDIALE, *Rapport sur les dynamiques de déforestation dans le bassin du Congo : réconcilier la croissance économique et la protection de la forêt*, 2009, p. 6.

195 *Ibid*., p. 19.

196 MÄKI, S. et al., « Road construction in the Peruvia Amazon : process, causes and consequences », in *Environmental Conservation*, vol. 28, n° 3, 2001, pp. 199-214,

197 *Ibid*.

198 SCOUVART, M. et LAMBIN, É. F., *art. cit*., p. 243.

199 YENGUE J-L., « Les mécanismes du déboisement et du reboisement dans le nord du Cameroun », in *Annales de Géographie*, t. 111, n° 624, 2002, p. 150.

200 Bruxelles, A.A., *AGRI*, portefeuille 649, de la déforestation et ses conséquences, 1935.

201 Bruxelles, A.A., *AGRI*, portefeuille 71, Rapport du CNKi sur la déforestation dans le bassin du lac Kivu, p. 12.

le long des routes s'est démesurément accrue. Des colons agriculteurs, éleveurs et coupeurs de bois abattent sans ménagement diverses essences[202]. Ils alimentent, grâce à la route et aux moyens de transport routiers, les habitations, les boulangeries, les différentes usines de quinquina, de sucre, les trains et les bateaux à vapeur, et les exploitations agro-pastorales du Kivu montagneux en bois de chauffe et d'œuvre. Pour nos témoins, c'est à partir des années 1930 que date la disparition progressive du couvert forestier le long des lacs Kivu et Tanganyika, en territoires de Kalehe, de Kabare, d'Uvira, de Rutshuru et de Fizi[203].

Concernant les effets de la déforestation, il faut dire qu'en 1940, on déplore déjà plusieurs problèmes au Kivu montagneux. Un rapport du CNKi daté de cette époque note : « *Le rôle indirect des forêts est suffisamment connu pour qu'il ne faille pas le développer longuement ici. Rappelons seulement quelques particularités propres au Kivu et aux régions de montagne en général. Climat : Orages journaliers et pluies abondantes de Masisi. Sécheresse intense à Fendula où les cultures de haricots meurent sur pied faute de pluie. Crues rapides et dangereuses des rivières de la région Kamanyola-Luvungi. Pluviosité notablement plus forte à Tshibinda et Lushasha que près du lac même en tenant compte de la différence d'altitude. Vent extrêmement violent dans toute la région de Nakalonge assez récemment déboisée, d'où destruction rapide du sol en général et grave danger pour les plantations de café. Sol : Erosion intense sur toutes les pentes où ne reste par endroits ni terre végétale, ni couverture végétale. Ravinement intense des routes et sentiers. Ensablement du petit port de Sake* »[204].

---

[202] Pour Robert Geerts, « *L'ennemi principal de la forêt est l'agriculteur. En effet, l'agriculteur congolais s'attaque de préférence aux jeunes arbres (tronc ne dépassant pas 30 à 40 cm) que ses outils mettent facilement à terre et qu'il transporte aisément. En outre, lorsqu'il s'attaque à des gros arbres plus grands, sa méthode d'abattage se résume le plus souvent à la mise à feu de leur base, moyen qui échoue parfois, mais avec la conséquence que l'arbre meurt alors, sans tomber, et pourrit sur place. Ses faibles moyens l'incitent à surexploiter son champ et à écourter les jachères pour retarder l'effort inéluctable de nouveaux défrichements. Il laisse derrière lui un terrain couvert de brousse dont le feu se charge d'achever la dégradation et de transformer en savane devant laquelle la forêt recule progressivement* ». GEERTS, R., « La politique forestière du Congo Belge », in *L'Actualité congolaise*, n° 43, du 5 mai 1952, p. 1. Le colon coupeur de bois groupe autour de lui quelques indigènes qu'il loge parfois dans un camp aux alentours de sa maison. Il produit des grumes et du bois de chauffage. Il peut posséder une scierie. Certains sont parvenus à constituer des entreprises qui utilisaient même les services d'un personnel européen. (Voir NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit*., p. 125). Comme durant la période coloniale, il faisait très froid à Bukavu et comme le chauffage à gaz faisait cruellement défaut, on utilisait le bois pour chauffer les habitations. C'est d'ailleurs pourquoi toutes les maisons construites à cette époque disposent des cheminées. Les colons coupeurs de bois avaient donc un marché très prospère à côté d'eux et en ont bien profité. MWAYUMA MADAKA, 68 ans, commerçante, interviewée à Bukavu, le 24 avril 2014.

[203] MATABARO RUHENEKA et M'MUHA MARIE, âgés respectivement de 70 et de 73 ans, interviewés à Kabare, le 15 janvier 2014.

[204] Bukavu, AIPAEF, *Rapport agriculture*, Rapport d'inspection sur les conséquences de la déforestation, Territoires de Kalehe, Masisi, Kabare et Uvira, 1940, p. 21.

Soulignons également que la déforestation est le plus court chemin vers la sécheresse[205]. Cela s'observe dans la Plaine de la Ruzizi. Le 14 juin 1950, le Directeur Général du CNKi attire de nouveau l'attention toute spéciale du Gouverneur du Kivu « *sur la déforestation qui se pratique à un rythme de plus en plus accéléré dans la région des sources des rivières Luberizi et Sange, et sur la route Uvira-Kamaniola. Toute la forêt a fait place à des champs indigènes, ces derniers détruisent systématiquement tous les petits lambeaux forestiers restant dans la région en vue d'y planter du tabac* »[206]. Au Bushi, l'ingénieur agronome P. Liégeois détermine, en 1953, la direction de la disparition de la forêt. Il s'agit de « *la voie de pénétration vers l'intérieur du pays, entre la chaîne de Kahuzi-Biega – Mulume Munene et le massif de Nyakaziba* »[207].

A travers ces écrits, on comprend que la route a ouvert la voie à la déforestation. De nombreux témoignages évoquent la présence de bois là où s'étendent aujourd'hui des savanes. Ils soutiennent qu'autrefois, Kalehe, Nyangezi et la Plaine de la Ruzizi n'étaient pas aussi dénudés qu'ils le sont aujourd'hui. Les routes passaient sous des voûtes de feuillage et des troncs renversés obstruaient fréquemment les voies. Depuis la construction des routes, la forêt a reculé un peu partout. Elle recule encore et toujours. Au loin, on aperçoit la zone d'extension de l'effet anthropique sur la forêt avec émergence des forêts secondaires aux essences rabougries et chétives[208].

Une étude entreprise en 2007 par une équipe multidisciplinaire sur le changement climatique et du mode de vie en territoire d'Uvira, a prouvé, à travers des témoignages recueillis, que la forêt se situait à quelques mètres de la route et du chemin de fer Kalundu-Kamaniola. Le déplacement des populations du Moyen Plateau vers la route à la faveur de la construction de la route, du développement de la culture du coton et du tabac, et pour des raisons administratives, a progressivement dégradé le couvert végétal. Les animaux que l'on rencontrait dans la région n'existent plus que dans la mémoire collective. Le bois utilisé jadis dans le commerce de la braise a totalement disparu. On n'aperçoit plus que de lambeaux de forêts perchés sur les cimes de la chaîne des Mitumba et sur les hauts plateaux d'Itombwe. Une sécheresse

---

[205] ANONYME, « Amazonie : La déforestation est le plus court chemin vers la sécheresse », in *Tribune de Genève*, 5 septembre 2012, (http://www.tdg.ch/savoirs/sciences/deforestation-court-chemin-secheresse/story/10437635), consulté le 15 décembre 2012.

[206] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI*, portefeuille 598, Lettre du Directeur Général du CNKi au Gouverneur de la Province du Kivu, Costermansville le 14 juin 1950.

[207] LIÉGEOIS, P., *Reforestation sur grande échelle au Kivu*, Bruxelles, Direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1953, pp. 8-9. Nous savons que dans la zone délimitée par P. Liégeois, il existe des routes

[208] Documents n° 18 et n° 19 : La forêt secondaire à partir de la route, annexe chapitre cinquième, p. 42.

est redoutée dans la Plaine de la Ruzizi où l'insolation bat son plein ces derniers temps[209].

De son côté, le Maniema qui est un pays de forêts par excellence, voit son capital ligneux s'appauvrir d'année en année. Bien sûr, reste-t-il encore des milliers d'hectares de réserves boisées ; mais ces forêts s'éloignent de plus en plus des grandes voies d'évacuation des produits que sont la route, le rail et le fleuve[210].

Sur le plan local, l'usage des défrichements et du feu provoquent l'insolation, ouvre la canopée et permet aux rayons solaires d'atteindre la terre et d'assécher le matériel organique qui forme le combustible[211]. Dans tout cela, la forêt, autrefois compacte et continue, n'est plus souvent qu'un vieux souvenir à bien des endroits. Des troncs épars blanchis ou noircis mais encore debout parsèment les plateaux et les pentes dont s'emparent les fougères. A la fin de la saison sèche, des fumées grises s'élèvent de tout côté parce que c'est la période du brûlis. Les terres nouvelles sont de plus en plus loin des villages et de l'axe routier. Les lotissements et les paysannats que proposent les agents des services agricoles se trouvent éloignés, parfois à plus de 5 km de la voie routière en territoires de Kasongo et de Kabambare[212].

Il apparaît clairement que la route contribue à la promotion des échanges et à la destruction de la végétation par les feux et les défrichements manuels, dans le but de créer des zones de culture. Elle exacerbe l'exploitation du bois[213]. En effet, « *La destruction des forêts s'opère d'une manière continue, d'une part par l'indigène défrichant pour ses cultures, d'autre part par l'européen qui a besoin soit de bois de chauffage pour ses transports, soit de bois d'œuvre pour ses constructions* »[214].

Il sied de noter que les effets d'une route asphaltée se font sentir à une plus grande distance par rapport à ceux d'une chaussée à terre battue. En Amazonie brésilienne, la zone d'influence des routes asphaltées est de 50 à 100 km, contre 25 à 50 km pour les routes non asphaltées[215]. Dans la région de Bertoua à l'Est du Cameroun

---

[209] MAJALIWA M. et al., *Changement du climat et du mode de vie dans la Plaine de la Ruzizi*, texte inédit, 2007.

[210] HARGOT, F. et al., *Monographie agricole du Maniema (Kivu-Congo belge)*, Bruxelles, Publication de la direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1955, pp. 14-15.

[211] PASQUIS, R., (1999), *op.cit*., pp. 53-63.

[212] RAMAZANI BENOÎT, 76 ans, ancien agent de l'agriculture en territoire de Kasongo, interviewé à Kindu, le 14 janvier 2014.

[213] NEMB, P. S., *op. cit*., p. 165.

[214] VAN HOEGAERDEN, J., (Ingénieur de formation, Ancien Président de l'Office des Approvisionnements du Congo à Léopoldville), « Aperçu d'économie coloniale », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, p. 6. En Guyane française 83% des abattis mis en culture en 1998 sont situés à une distance maximale de 500 m de part et d'autre d'une route ou d'une piste. TSAYEM DEMAZE M. et al., « La déforestation dans la région de Saint-Georges de l'Oyapock (Guyane française) », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 218, avril-juin 2002, DOI : 10.4000/com.1096, (http://com.revues.org/1096), consulté le 10 octobre 2014.

[215] LAURENCE et al., « Supplementary Material », op.cit.

par contre, Mertens et Lambin montrent que 80 % de la déforestation se produisent à moins de 2 km des routes publiques[216]. Au Kivu-Maniema, faute de chiffres fiables, on observe que les routes asphaltées ont requis plus d'espace pour les travaux, ce qui provoque une plus forte déforestation autour d'elles que le long des routes à terre. Du reste, le long des routes, on observe une zone assez étendue de forêt secondaire pouvant atteindre 3 à 5 km en territoires de Mwenga, Fizi et Kalehe; 1 à 2 km en territoires de Walikale, Shabunda, Pangi et Punia[217].

En 1953, P. Liégeois note que « *les boisements apparaissent d'une impérieuse nécessité au stade actuel du développement économique de la région environnante de Bukavu, dans un rayon de 100 km* »[218]. Il fallait donc des mesures pour endiguer le déboisement.

4.4. Mesures de lutte contre la déforestation

Parmi les mesures prises par l'administration coloniale pour combattre la déforestation, nous pouvons citer avant tout, la création de la réserve intégrale de Kahuzi-Biega en 1937 et des réserves forestières dans la Province de Costermansville à partir de 1938[219]. Il s'en est suivi une interdiction formelle de coupe de bois dans ces aires désormais protégées[220].

Dans la panoplie d'autres mesures, épinglons l'instauration du permis de coupe de bois en 1936, l'introduction de l'eucalyptus et la création de la Brigade forestière du Maniema[221] en 1939[222], l'interdiction de la coupe de bambous et

---

[216] MERTENS, B. et LAMBIN, E. F., *art. cit*., p. 469.

[217] Parmi les autres effets de la déforestation au Kivu-Maniema, il faut citer en général la raréfaction des pluies, la disparition des sources ou la diminution de leur débit : assèchement du régime torrentiel des cours d'eau, assèchement des lacs ou mers intérieurs ; l'abaissement considérable de la nappe aquifère ; le durcissement et la stérilité du sol, l'arénation c'est-à-dire l'envahissement des plaines par les sables et la formation des dunes mouvantes, l'érosion et la disparition de la terre végétale sur les pentes, la préparation ou l'accélération de la latérisation du sol, l'impossibilité *pratique résultant de l'insuffisance des précipitations afin de cultiver la terre dans les zones très déboisées ni même d'y faire de l'élevage, donc « inhabitabilité » de fait de ces zones.* Voir Bruxelles, A.A., *AGRI*, portefeuille 1233.

[218] LIÉGEOIS, P., *op.cit*., p. 1.

[219] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI*, portefeuille 602, arrêté n° 75/AGRI du 15 septembre 1939 créant diverses réserves forestières dans la Province de Costermansville. Il s'agit des réserves forestières de l'Ulindi et de l'Itombwe, d'Uvira, de deux réserves sur le long de la route Kalehe-Sake et de Lulimba-Ngomo, etc., GALLEZ, L., *art. cit*., p. 36.

[220] MOELLER, A., « Ordonnance du 28 décembre 1929, n° 82, constituant une réserve forestière dans le bassin occidental du lac Kivu », in *Bulletin administratif*, 19e année, n° 3, 10 février 1930, pp. 268-269. L'article premier de cette ordonnance cite nommément la route comme région d'interdiction de la coupe du bois. « *Les droits de coupe de bois sont suspendus dans la région délimitée comme suit : au Nord : la rivière Kamvivira ; à l'Est : la route Costermansville-Uvira ; au Sud : le parallèle d'Uvira ; à l'Ouest : la ligne de partage des eaux des bassins du fleuve Congo et du lac Tanganika* ».

[221] Cet organisme était créé pour systématiser l'exploitation des forêts du Maniema. Dès lors, il était interdit d'abattre anarchiquement les arbres de type chlorophora excensis (ou chêne tropical). Plus tard, un permis de coupe de bois a été institué. Voir GALLEZ, L., *art. cit*., p. 39.

[222] En pays Bamiléké, l'introduction de l'eucalyptus date des années 1920. TCHAWA, P. et TSAYEM, DEMAZE, M., *art. cit*., p. 178.

l'introduction de la culture des bambous asiatiques (*Gigantochloa apus Kurtz*) partout dans les villages du Kivu-Maniema en 1940, le reboisement obligatoire sur les terres domaniales au titre de travaux obligatoires et « *éducatifs* »[223], la création de la station de l'Institut d'Etudes Agronomiques du Congo (INEAC) à Mulungu[224] pour l'analyse des sols et des plantes qui peuvent facilement s'acclimater dans le milieu, la création des plantations pour procurer du bois de chauffage et d'œuvre aux nécessiteux, etc.[225]

En 1948, l'Administrateur Général Van Den Abeele présente le programme forestier devant le Conseil Colonial[226]. Ses propositions sont reprises dans le décret du royal du 11 avril 1949 qui étend le reboisement obligatoire sur les « *terres indigènes* ». Par la même occasion, une taxe de reboisement est instituée. Le fonds généré par cette taxe est remis aux caisses des circonscriptions indigènes avec obligation pour celles-ci de l'investir dans des programmes de reforestation ou d'aménagement des forêts existantes[227].

Dans les opérations de reboisement, la route joue encore un rôle non négligeable tant dans le transport des essences que dans la mobilité des agents du service de l'agriculture. Voici ce qu'en dit L. Gaillez : « *A présent que les travaux de reforestation entrepris par la Brigade forestière de Kasongo (ouvert à Pene-Kimbulu en juin 1950) se développent, ils s'éloignent de plus en plus du centre des chantiers. L'achat d'un matériel roulant est devenu chose nécessaire, notamment celui d'un véhicule utilitaire et d'une remorque. Cela facilitera incontestablement le travail de l'agent forestier responsable du chantier. Ce véhicule muni d'une remorque permettra ainsi le transport des plants à mettre en place et surtout le transport de l'eau nécessaire à la pulvérisation des plants de Chlorophora attaqués par le Phytolima lata. Ce transport de l'eau en forêt est en effet à l'heure actuelle un des travaux les plus pénibles pour la Main-d'œuvre, du fait des distances souvent grandes et du parcours malaisé entre les points d'eau et les parcelles enrichies. Pour le moment, le*

---

[223] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 422, Van Den Abeele, Directeur général délégué du PNA, lettre au Gouverneur Général du Congo belge sur la déforestation. Culture bambous en lisière du P.N.A., 7 mars 1940. ANONYME, « Le reboisement au Congo belge », in *La Voix du Congolais*, 4e année, mars 1948, p. 215.

[224] La première station appartenant à la Régie des Plantations est créée à Mulungu en 1927. Elle est inaugurée en 1932 par la Société Auxiliaire et Agricole du Kivu (SAAK). Cette station est remise à l'Institut National d'Etudes Agronomiques du Congo (INEAC), le 5 janvier 1934, soit une année après la création de cet organisme. WILLAERT, M., *Kivu redécouvert*, Bruxelles, Max Arnold, 1973, p. 151.

[225] PROVINCE DU KIVU, *Documentation statistique*, *op.cit.*, p. 100. La station de l'INEAC/Mulungu était aussi chargée de l'organisation et du contrôle des essais locaux des plantes, de l'établissement des bases techniques des paysannats, de l'amélioration et de l'établissement des pâturages, etc. Considérant que toutes ces mesures n'avaient qu'une portée limitée, la Colonie décida de mettre sur pied la mission antiérosive (M.A.E.) pour reboiser les espaces dénudés, construire des haies antiérosives et enseigner les cultures en terrasses sur les flancs de collines.

[226] LIÉGEOIS, P., *op.cit.*, p. 34.

[227] GILLARDIN, J., « Le régime forestier au Congo Belge », in *Belgique d'Outre-mer*, 14ème année, n° 291, juin 1959, p. 342.

transport s'effectue uniquement à bras d'homme »[228]. Au-delà du véhicule, il est envisagé « *la création d'un réseau routier de base atteignant le centre des différents blocs d'enrichissement* »[229].

En définitive, la construction des routes et tous les travaux d'entretien et de modernisation, ont contribué à la dégradation du couvert forestier au Kivu-Maniema. La forêt a été découpée et forcée à laisser passage à une voie de communication qui s'était retournée contre elle. Quand elle était construite, la route avait drainé un trafic et des gens dont l'action et les activités avaient aussi pesé lourd sur la forêt. Depuis lors, les bordures des routes sont devenues des zones de déforestation à outrance ne laissant que de lambeaux de forêt secondaire.

Les mesures de conservation de la forêt et de reboisement prises par l'administration coloniale semblent n'être pas venues à bout de la déforestation dont les conséquences écologiques sont incalculables pour la survie de l'humanité. Le phénomène se poursuit sans faiblir. La sonnette d'alarme tirée par ce fonctionnaire du Ministère des Colonies qui écrivait en 1928 : « *Il y a là évidemment un danger, c'est celui de voir se reculer de plus en plus la limite de la forêt, la consommation étant considérable ; aussi les services compétents doivent s'occuper de la reconstitution de ces forêts aux endroits exploités, autant que possible avec des essences convenant particulièrement bien comme combustibles* »[230] est-elle entendue ?

SECTION 3 : EFFETS SUR LA FAUNE

La Fondation pour la Nature et l'Homme de Nicolas Hulot souligne que « *les espèces disparaissent à un rythme mille fois supérieur au taux d'extinction naturel et cette crise d'extinction sans précédent est due à l'activité directe ou indirecte des hommes* »[231].

Cette vérité est reprise dans beaucoup d'études qui montrent comment les infrastructures routières sont impliquées dans la crise actuelle de la biodiversité[232].

---

[228] GAILLEZ, L., « Monographie forestière du Maniema », in *Bulletin agricole du Congo belge*, n° 2, 1955, p. 35.

[229] Ibid., p. 35-36. C'est dans ce cadre que le Gouvernement de la province du Kivu a financé les chantiers de reboisement de la Kisheke, de la Tubimbi et du col de Businga de même que la création du laboratoire de Luberizi. Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI,* MAE, Rapport annuel MAE 1948, p. 3.

[230] DAVID, M., Ingénieur au Ministère des Colonies : « Le réseau fluvial et les installations maritimes de la colonie », in *Revue économique internationale*, Février 1928, 1928, p. 310-311., cité par JOYE, P. et LEWIN, R., *op.cit*., p. 116.

[231] ANONYME, « Destruction de la biodiversité », in *Biodiversité et développement durable*, (http://www.vedura.fr/environnement/pollution/pollution-sonore), consulté le 1er décembre 2013.

[232] LOUIS DE REDON DE COLOMBIER, *op.cit*., p. 16. ; FORMAN, R.T.T. et DEBLINGER, R.D., « The Ecological Road-Effect Zone of a Massachusetts (U.S.A.) Suburban Highway", in *Conservation Biology*, n° 14, 2001, pp. 36-46; TROMBUKAK, S.C. et FRISSEL, C.A., Review of ecological effects of roads on terrestrial and aquatic communities, in *Conservation biology*, n° 14, 2000, pp. 18-30., FORMAN R.T.T. et al., *Road Ecology:*

Malheureusement, ces publications s'intéressent moins à la période coloniale et au Congo belge.

Parlant de la faune africaine, J.P. Harroy écrit en 1946 : « *La faune en Afrique, si abondante encore que lorsque Stanley et Livingstone parcoururent le continent, se raréfie sous les coups des chasseurs marchands de viande et recule devant la marée des cultivateurs, dont les champs s'étendent chaque année davantage.* [...]. *Les conséquences de la colonisation n'y sont pas différentes de ce qu'elles sont dans les territoires voisins* »[233].

Un certain nombre de dossiers traitant de la faune du Congo belge, à travers ses parcs et réserves intégrales, existent aux Archives africaines. Sur place au Congo, outre les sources orales, on sait obtenir de renseignements sur la faune dans les archives des Divisions administratives des provinces. Toutes ces sources donnent des renseignements sur la richesse et la variété de la faune du Kivu-Maniema.

1. Relation entre route et faune

Les traces d'animaux sauvages ont été d'une grande utilité dans la mise en place du réseau routier au Kivu-Maniema. En effet, dès l'élaboration du programme de construction du réseau routier au Kivu-Maniema, ordre avait été donné pour que, dans la mesure du possible, les routes ne suivent pas d'autres tracés que ceux qui existaient : les pistes arabes et les traces d'éléphants et d'autres animaux chassés avant l'arrivée des Colonisateurs dans le bassin du Congo[234]. En outre, parmi les premiers moyens de transport usités au Kivu-Maniema, il y avait les chariots que tiraient les bœufs et les ânes. Le recours à l'éléphant domestiqué comme moyen de transport a été signalé en territoires de Kasongo et de Lubero.

2. Dommages des routes sur la faune

Pour Jeremy Black, la route et les bâtiments constituent des menaces sur la faune et la flore[235]. De façon générale, l'usage de la route contribue à accentuer les pressions anthropiques sur la faune et la flore. Elle facilite l'accès, par des véhicules, à toutes les personnes désirant prélever des ressources naturelles.[236]

Lors de la construction de la plupart des routes existantes, aucune attention n'était accordée à ces facteurs environnementaux. Par conséquent, beaucoup de routes sont écologiquement mal localisées. C'est pourquoi, les dommages causés par la route

---

Science and Solutions, Washington DC, Island Press, 2003; COFFIN, "From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads", in *Journal of Transport Geography*, n° 15, 2007, pp. 396-406.

[233] HARROY, J.P., *op.cit*., pp. 4-5.

[234] Bruxelles, AA., *T.P.*, portefeuille 704, Liasse 22, G. Moulaert, Note sur les travaux publics en Province Orientale, Stanleyville 12 mars 1927.

[235] BLACK, J., « Britain Since the Seventies », in *Politics and Society in the Consumer Age*, 2007, p. 70, (Historical Abstract)

[236] MBEM, P. S., *op. cit*., p. 166.

sur la faune sont innombrables au Kivu-Maniema.

2.1. Migration et disparition des espèces fauniques

Les routes détruisent et fragmentent les habitats des espèces animales. Elles barrent le chemin à certains animaux et provoquent aussi la dispersion d'espèces invasives[237]. La présence de la route perturbe les niches écologiques ou en favorise la pénétration des prédateurs. Car, la route affecte le processus à l'échelle du paysage et de la biodiversité.

Lors de la construction des routes, on était obligé d'abattre les arbres où se nichent certains animaux[238]. Ceux-ci, privés de leur habitat, étaient obligés de migrer s'ils ne disparaissaient pas. Il en est de même de toutes les étapes de construction des chaussées qui sont des occasions de destruction des niches et d'extermination de plusieurs espèces animales.

En zones rocheuses comme les escarpements, les Ingénieurs recouraient aux explosifs. Or, l'usage des explosifs apeurent certains animaux qui cherchent à se réfugier dans des zones plus stables et sécurisées[239].

Certains axes routiers du Kivu-Maniema, notamment Bukavu-Miti-Bunyakiri-Walikale-Lubutu-Stanleyville et Goma-Rutshuru-Rwindi-Beni-Stanleyville traversent les parcs nationaux et les réserves naturelles. Quand bien même la traversée de ces milieux était interdite pendant la nuit, on enregistrait des cas d'animaux écrasés par les véhicules. Ce phénomène était courant sur toutes les routes de la région. Dans ce contexte, sans disposer de chiffres précis, il est clair que des espèces de petite taille, notamment les petits rongeurs, les hérissons, les insectivores, les insectes, etc. faisaient chaque jour les frais de la circulation à cause des heurts des véhicules.

La route et le trafic auquel elle donne lieu n'ont pas épargné la faune aquatique qui peuple les rivières et les lacs du Kivu-Maniema. Les véhicules qui faisaient des accidents et qui se renversaient dans des cours d'eau, les ponts qui s'écroulaient à cause des crues diverses, la construction des ponts, des culées, etc. qui occupaient des zones de frayère et obligeaient poissons, batraciens et toutes les autres espèces de la faune aquatique à migrer vers d'autres régions jugées plus hospitalières, perturbaient la biodiversité[240]. Aujourd'hui, la pêche aux fretins (*Limnotrisa miodon*) est devenue improductive sur le lac Tanganyika (à partir d'Uvira jusqu'à Makobola sur la route de Kasongo) et sur le lac Kivu (de Bukavu à Amsar sur la route de Goma) parce que les constructions ont envahi les zones de frayère, mais aussi parce que lors de l'entretien

---

[237] LOUIS DE REDON DE COLOMBIER, *op.cit.*, p. 82.

[238] Voir document n° 21 : Photos de construction de la route Kalima-Shabunda. On commence généralement par l'abattage des arbres, puis le dessouchage.

[239] FEYTMANS, G., *art.cit.*, p. 485.

[240] Il faut noter que lors de différentes constructions, beaucoup d'œufs, d'alevins et de têtards, etc. étaient écrasés.

des routes, on y jette de la terre qui envase le littoral. Les pêcheurs sont obligés d'aller plus loin vers Baraka ou vers Birava, pour une pêche plus ou moins fructueuse[241].

2.2. Gêne à la libre circulation des bêtes

Pour Annabelle Berger, « *En tant qu'élément de coupure des milieux naturels, la route nuit à leur continuité. Elle gêne la circulation des espèces, morcelle leurs territoires et réduit les échanges entre écosystèmes. La route fait obstacle aux déplacements des animaux à la recherche de conditions favorables à leur reproduction ou à la survie des jeunes. Cela est vrai dès l'ouverture du chantier et s'intensifie avec le trafic* »[242].

Dans un article intéressant, Christiane Perscy expose les dangers qui guettent les batraciens sur les routes lorsqu'ils effectuent leurs migrations prénuptiales et postnuptiales. Pour elle, « *Qu'une route vienne à séparer le point de départ et le lieu d'arrivée d'une de ces migrations* [...] *et c'est l'hécatombe ! Toutefois, toutes les espèces ne sont pas concernées par le trafic routier* »[243].

La route est une véritable barrière érigée sur le parcours des espèces animales. Elle les oblige à se détourner de leurs couloirs naturels habituels ou à en trouver d'autres. Elle sépare les animaux de leur milieu de migration, de survie ou de ponte. Ainsi, les animaux qui vont à la recherche de la nourriture ou à la ponte et qui trouvent la route déjà construite sur leur parcours sont déboussolés et doivent s'orienter ailleurs. Ils ont dès lors difficile à entrer en contact avec les autres animaux restés de l'autre côté de la route parce que leur écosystème naturel est coupé.

3. La chasse et le feu de brousse

L'activité cynégétique est liée à l'existence de l'homme. Pendant la période coloniale, elle se pratique dans les sociétés africaines. Des mesures pratiques de conservation sont édictées pour assurer la conservation et le renouvellement de la faune. Il existe des périodes d'interdiction de la chasse parce que, disait-on, les esprits se promènent, des animaux tabous dont la chair ne pouvait être consommée, parce qu'elle n'est pas très prolifique, etc. Les raisons de ces interdictions n'étaient pas

---

[241] NKUNDO RUSGUMBAGIRA GUSTAVE, témoin cité et CHIBANVUNYA BASIMIKE JEAN, 82 ans, habitant de Nyamugo, interviewé à Bukavu, le 14 mars 2014.

[242] BERGER, A., *art.* cit., p. 4. Bisonnette et Rosa abondent dans le même sens quand elle écrit : «The most visible effect of roads on wildlife is direct mortality from collisions with vehicles. Although a large number of studies addressing the impact of roads on small mammals have assessed road barrier effects, less attention has been given to the effect of roads on the density and diversity of local communities ». BISONNETTE, J. A., and ROSA, S. A., « Road zone effects in small-mammal communities », in *Ecology and Society* 14(1): 27, 2009, p. 1, (http://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss1/art27/), consulté le 13 novembre 2014.

[243] PERSCY, CHR., « Les batraciens sur nos routes » [Région de Namur], in *Brochure technique*, n° 1, 2e édition, 2005, p. 12.

laissées à la portée de tous. Elles étaient l'apanage d'un cercle réduit de notables du village ou du clan[244].

Avec la colonisation, une législation est mise sur pied en vue d'assurer la conservation et la protection de la nature. Pour E. Rodary[245], la diminution des ressources en gibier sauvage (en particulier la raréfaction de certains grands animaux, comme l'éléphant) explique cette politique dans les colonies anglo-saxonnes (Afrique orientale et australe) .

Au Congo belge, une législation est mise sur pied en vue d'assurer la conservation et la protection de la nature. Le terme braconnage est introduit en 1950[246]. La chasse, considérée jusque-là comme une activité normale de survie de la société est réglementée. Désormais, elle est conditionnée par la détention d'un permis de chasse obtenu auprès de l'administration. Toutefois, « *La chasse de subsistance est omniprésente. Le commerce de la viande de brousse n'est pas aussi développé qu'à l'ouest de l'Afrique centrale, mais sa consommation est élevée près des camps miniers et dans certains villages et villes de plus petite taille. La majeure partie du commerce local de viande de brousse porte sur le singe, le céphalophe, l'antilope et les rongeurs. Le braconnage des éléphants pour leur ivoire, pratiqué par des groupes armés illégaux, sévit à travers tout le paysage* »[247].

La recherche autorisée ou non de la viande sauvage prisée par les populations du Kivu-Maniema a été amplifiée par la construction des routes. Car, « *La création de pistes destinées à l'exploitation des forêts et de voies d'accès à proximité des grandes villes facilite son commerce* »[248].

Concernant les routes et la chasse, il faut noter que dans la main-d'œuvre commise aux travaux de construction des *chaussées coloniales*, il y avait toujours des chasseurs qui devaient approvisionner les camps en viande de brousse[249]. C'étaient des travailleurs à part entière pourvus des mêmes droits et obligations que les autres. Un rapport établi par le Commissaire de District du Maniema lors d'une inspection des chantiers routiers de son entité en 1934, révèle la rétribution de la MOI sur les

---

[244] NDAYWEL, E'NZIEM, I., *Histoire du Congo …, op.cit*., 2005, p. 22.

[245] RODARY, E., Les espaces naturels: l'aménagement par la participation? Mise en réseau et territorialisation des politiques de conservation de la faune en Zambie et au Zimbabwe, Thèse de Doctorat, Université d'Orléans, 2001 cité par GIRAUT, F. et al., « Les aires protégées dans les recompositions territoriales africaines », in *L'information géographique*. Vol. 68, n° 4, 2004. p. 350, DOI : 10.3406/ingeo.2004.2967,
(http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ingeo_0020-0093_2004_num_68_4_2967), consulté le 15 octobre 2014.

[246] VAN SCHUYLENBERGH, P., "Entre délinquance et résistance au Congo belge… », *art. cit*., p. 26.

[247] DE WASSEIGE, C. et al. (éd.), *Les forêts du bassin du Congo. Etat des forêts 2008*, Luxembourg, Office des publications de l'Union européenne, 2009, p. 354.

[248] WILKIE, D. et BLAKE, S., *From the Mountains of the Moon to the Ocean. Framing the Context for Conservation in the Forests of Central Africa*, New York, Wildlife Conservation Society, 2002, p. 42, cités par VAN SCHUYLENBERGH, P., "Entre délinquance et résistance au Congo belge… », *art. cit*., p. 26.

[249] Bruxelles, A.A., *G.G*., portefeuille 15.802, Rapport routes CNKi : camp Kabasha 1930-1931.

chantiers routiers de la manière suivante : « *capita surveillant : 50 francs par mois, artisans (forgerons, chasseurs, maçons, charpentiers, etc.) : 1 franc par jour, travailleur ordinaire ou auxiliaire : 0,50 franc par jour* »[250]. Au Kasaï, pendant la construction du chemin de fer de la BCK, « *Il fallut chasser le gros gibier dans les forêts et savanes (éléphants, hippopotames, antilopes, buffles, etc.) pour nourrir les travailleurs* »[251].

En outre, la plupart des actions dues à la chasse ou au braconnage partent de la route. « *On a vu plusieurs fois*, nous déclarait A. Tusumba Talusukula, *les agents de l'administration partir avec leurs fusils vers le parc et en revenir avec des antilopes tuées. Dans le temps,* ajoute-t-il*, il y avait beaucoup de gibiers dans les environs de Kiwanja. Il s'agit des animaux qui quittaient le parc et qui arrivaient jusqu'à la lisière du village. A l'approche des fêtes importantes, des gens qui avaient des lances allaient s'embusquer sur la route la nuit pour tuer les sangliers et les antilopes. On se distribuait la viande en catimini tellement c'était interdit*[252].

Pour mettre fin aux effets néfastes de la chasse, le Décret de 1937 fut pris. Il déclare en son article 3 : « *Il est interdit, sauf en vertu d'un permis scientifique délivré par le Gouverneur Général, et sous réserve des dispositions de l'art. 12 du présent décret, de tuer, de capturer, chasser, poursuivre, déranger volontairement, faire fuir par n'importe quel moyen et dans n'importe quel but, même dans la simple intention de filmer ou des photographier, les animaux énumérés au tableau I annexé au présent décret.*
Toute personne qui, en contrevenant à une de ces interdictions, volontairement et sans en avoir reçu la permission, aura provoqué une attaque de la part d'un des animaux énumérés au tableau I., ne pourra se prévaloir du droit de légitime défense, si elle ne le blesse ou le tue, mais sera considérée comme ayant commis de ce chef une infraction aux dispositions du présent décret... »[253].

De 1932 à 1939, 10 réserves de chasses[254] sont créées au Kivu-Maniema, toutes situées aux bords des routes pour permettre leur accessibilité. Par la suite, on institue le système d'octroi du permis de chasse. Depuis lors, tout chasseur qui n'en dispose pas est taxé de clandestin, de braconnier et passible de peine d'emprisonnement avec

---

[250] Bruxelles, A.A., *G.G.*, portefeuille 14.796, C.D.D. du Maniema, Rapport d'inspection des routes du Maniema, route, le 20 mai 1934.

[251] NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *op.cit.*, p. 19.

[252] TUSUMBA TALUSUKULA, 88 ans, ancien agent du domaine de Katale, interrogé à Kiwanja, le 12 juin 2012.

[253]Bruxelles, A.A., *AGRI*, portefeuille 187 sur la chasse, Décret de 1937 reprise dans la lettre de C. Dupont, Inspecteur Royal des Colonies, au Ministre des Affaires étrangères du Royaume de Belgique, Bruxelles le 19 décembre 1956, objet : Mesure sur la protection de la faune, en réaction sur la mort d'un gorille qui a chargé les membres de la *Société Terra Film* en février 1956 à Lubero.

[254] INSTITUT DES PARCS NATIONAUX DU CONGO BELGE, *Convention internationale, loi, décrets, arrêtés et ordonnances réglant la protection de la nature au Congo Belge et dans le territoire sous mandat du Ruanda-Urundi*, Imprimerie de l'Académie royale des Sciences d'Outre-mer, Bruxelles, 1941, passim.

bastonnade ou amende. Cette décision poussa à la révolte les Babuyu dont l'une des activités principales était la chasse[255].

La création du domaine de chasse de Rutshuru, elle, remonte en 1953 et fut confié au ministère de l'agriculture pour sa gestion. L'objectif de cette idée en discussion dès 1952 était la promotion d'un « *tourisme cynégétique* », une façon d'encourager la chasse touristique qui attirerait les amateurs et les professionnels du monde entier[256].

Pour mener à bien la chasse aux animaux sauvages, les Africains recourent aussi au feu de brousse. Il existe trois catégories d'incendies dus à l'homme : Les feux totalement accidentels comme jets de cendres et de cigarettes mal éteintes, jeux d'enfants, etc.; les feux voulus mais s'échappant accidentellement dont le type est celui occasionné lors de la préparation des champs, le nettoyage des pare-feu, etc. et les incendies volontairement allumés principalement pour la régénération des pâturages et la pratique de la chasse collective par feu encerclant [257].

Notons que « *Les feux de végétation sont présents dans la plupart des régions d'Afrique sub-saharienne, où ils jouent un rôle important de maintien en l'état ou de modification de la morphologie et de la composition spécifique du couvert. Le phénomène tend à acquérir une importance particulière dans les aires protégées car le feu y est couramment utilisé pour le braconnage* »[258].

La plupart de ces incendies partent de la route. Des usagers de la route distraits jettent des mégots non éteints sur la végétation des bords de la route et embrasent toute la contrée. Mais le plus important se trouve être le feu de brousse pour raison de chasse. Ici aussi, on part des pistes ou des routes et on allume le feu encerclant pour avoir du gibier. A ce niveau, la route comme coupure de végétation facilite le déplacement des chasseurs sur l'aire circonscrite et leur permet de bien surveiller les animaux qui tenteraient d'échapper à la fournaise.

La problématique des conséquences du feu de brousse est abordée par plusieurs auteurs, notamment par James C. Mc Cann[259] et par Andrew Goudie[260]. Tous deux reconnaissent que le feu provoque une catastrophe écologique. Il consume tous les éléments contribuant à la fertilisation du sol et fait disparaître toutes les

---

[255] Kindu, Archives du Gouvernorat de province, *Dossier feu de brousse*, Rapport de l'administrateur de Territoire sur la situation en chefferie indigène des Nonda, 12 Janvier 1937, p. 3.

[256] TAGERA, A., *art. cit.*, pp. 13-14.

[257] SCHMITZ, A. et al., « Contrôle et utilisation du feu en zones arides et subhumides africaines », in *Cahiers FAO Conservation*, n° 29, Rome, 1996, pp. 10-11.

[258] EVA, H. D. et al., *Suivi des feux de brousse dans les aires protégées d'Afrique sub-saharienne. Apport des techniques spatiales et des données satellitales pour le suivi des feux en Afrique sub-saharienne,* Rome, Ouagadougou, Centre commun de recherche de la Commission européenne et Institut de recherche pour le développement, 2003, p.19.

[259] MC CANN, C. J., *op.cit.*, p. 62.

[260] GOUDIE, A., *The Human Impact on the Natural Environment*, Oxford, Balckwell, 5e édition, 2000, 511 p.

espèces d'animaux même celles dont on n'a pas besoin, mais dont le rôle dans le maintien de l'équilibre écologique est nécessaire.

Dans une conférence tenue à l'ULB sur le brûlage des bois abattus dans le défrichement des terres agricoles, le Professeur Fallon déclare : « *Aux colonies, le brûlage est pratiqué par les indigènes et les planteurs européens* ». Il ajoute que le brûlage provoque, sur le plan faunique « *l'échauffement du sol qui lui est consécutif. Cet échauffement intense a une influence déprimante sur la faune et la flore microscopiques du sol. Il modifie défavorablement la texture physique de la couche arable. Avec le brûlage, l'humus diminue, les petits organismes, les bactéries dont dépend la fertilité du sol disparaissent* »[261].

Pour mettre fin ou réduire tous ces dégâts, le feu de brousse est interdit à en 1937. A partir de cette date, seul l'Administrateur de territoire peut l'autoriser. Ceux qui s'entêtent à l'allumer sont sévèrement sanctionnés. Les modalités d'obtention d'une autorisation d'allumer le feu sont tellement compliquées que seule une minorité de personnes peuvent s'y aventurer. La lettre du Gouverneur de Province, Monsieur Liesnard, aux Administrateurs de Territoire du Maniema en 1937 est explicite à ce sujet : « *Je vous envoie les carnets des formulaires d'autorisation d'allumer le feu de brousse prévue par la circulaire du Gouverneur Général n° 1 du 14/4/1937. Vous devez alors les délivrer chichement aux indigènes de votre choix, chacun d'entre vous doit noter dans ses rapports de fin d'année les mesures arrêtées contre ceux qui allument le feu de brousse sans autorisation* »[262].

En application de cette circulaire, les Administrateurs territoriaux octroient sans critères objectifs les autorisations de feu de brousse aux notables dociles et obéissants. Les relevés relatifs aux détentions pour délit de feu en brousse en 1958 donnent 86 cas dans les Territoire de Kabambare et 62 en Territoire de Kibombo, au Maniema[263]. Malheureusement, jusqu'en 1959, l'Administrateur de Territoire de Kabambare, J. Walens s'indigne encore de la persistance des cas de feu de brousse dans son Territoire[264].

La chasse non autorisée et le feu de brousse constituent encore de problèmes majeurs pour l'environnement dans les trois provinces actuelles du Kivu.

---

[261] Bruxelles, Min. AE, A.A., *AGRI*, portefeuille 1233, Conférence du Professeur Toulon.

[262] Kindu, Archives du Gouvernorat de la province du Maniema (AGPM), *AGRI*, Lettre du Gouverneur de Province M. Liesnard, aux A.T. sur le feu de brousse, 1937.

[263] Kindu, AGPM, *AGRI*, Taully, Lettre n°406/083/58, transmission détenus pour délit de feu de brousse.

[264] Bukavu, AIPAEF, *Coupe de bois*, Dossier n° 309/0784/1959, L. Mertens, Permis de coupe de bois gratuits.

SECTION 4 : BRUITS ET VIBRATIONS

Le bruit et la vibration causés généralement par les engins routiers lors de la construction, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier figurent parmi les nuisances de la route et des transports[265].

1. Le bruit

Le bruit est une des nuisances majeures de la vie quotidienne. C'est une émission sonore, non désirée, déplaisante. C'est aussi toute sensation auditive désagréable ou gênante, un son indésirable[266]. Selon certaines études, le bruit est placé au premier rang des nuisances de la vie quotidienne dans plusieurs pays[267].

Si l'on parle beaucoup de bruit comme une nuisance, c'est à cause de ses nombreux effets négatifs sur la population exposée à cette gêne. Le bruit peut affecter la santé, la qualité de la vie et la biodiversité. Trop de bruit sans arrêt peut

---

[265] Dans son livre, Vannina Pomonti analyse les liens entre les nuisances environnementales du trafic automobile et l'organisation de l'espace et des transports en milieu urbain dans la perspective du développement durable, à partir de trois études de cas : Athènes, Amsterdam et Paris. La première partie de la thèse présente les principales nuisances du trafic automobile en ville (pollution atmosphérique locale et ses impacts sanitaires, nuisances sonores, consommation de ressources rares, émission de gaz à effet de serre) ainsi que l'accroissement de la "dépendance automobile" dans des territoires urbains nécessitant l'usage quotidien de la voiture. Les études de terrain permettent d'observer dans quelle mesure l'organisation spatiale et des réseaux de transports, objets de politiques publiques, influencent la qualité de la vie et le niveau des nuisances. POMONTI, V., *Nuisances environnementales du trafic automobile et organisation de l'espace et des transports urbains: étude comparée de trois métropoles européennes : Athènes, Amsterdam*, Paris, 2003, 623 p. D'autres nuisances communes sont l'exposition à la poussière, à des fumées, à des vibrations (*infrasons*), au dérangement (de jour ou de nuit), à de mauvaises odeurs, à des déjections, boues (dont d'épuration) ou déchets divers, à l'exposition à des eaux ou à de l'air pollué, ou encore à l'éclairage nocturne indésirable ou intrusif (dans ce cas si on y associe les impacts sur la santé, la faune et les écosystèmes, on parle aussi de pollution lumineuse). Voir ANONYME, « Pollution sonore et santé », in *Pollution et environnement*, (http://www.vedura.fr/environnement/pollution/pollution-sonore), consulté le 1er décembre 2013. Constater l'«*automobilisation*» des territoires urbains et son cortège de nuisances est devenu chose banale. Aux problèmes environnementaux posés par l'hégémonie de l'automobile, s'ajoute celui, problématique pour l'avenir, de la dépendance automobile (GENRE-GRANDPIERRE, C., « Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain », in *L'Espace géographique*, t. 36, n° 1, 2007, p. 28, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-1-page-27.htm), consulté le 10 octobre 2014). Dans cette thèse, nous ne traitons pas des odeurs parce que leur impact est moindre insignifiant pendant la période coloniale.

[266] Aux termes de cette définition, le son n'est pas considéré comme étant seulement la perturbation physique du milieu de transmission, mais également la sensation auditive. Ce second élément est important, car il souligne le caractère subjectif du bruit. Tiré de BRITISH STANDARDS INSTITUTION, *British Standard BS 661 Glossary of Accoustical Terms*, Londres, s.d., cité par OCDE, *op.cit.*, p. 15.

[267] Aujourd'hui, la question du bruit défraie la chronique. En décembre 1997, *Le Nouvel Observateur* faisait sa une sur « *Le bruit, ennemi public numéro un* ». *Le Monde* du 28 avril 1998 titrait « *Le bruit, une pollution négligée pendant des décennies* ». En 2002, force est de constater que ce problème était plus que jamais d'actualité dans un contexte d'urbanisation croissante, et souvent mal maîtrisée. ANONYME, « Les nuisances sonores dans les grandes villes et agglomérations », in *Etude,* n° 197, Février 2003, p. 4.

rendre nerveux et agité ; engendrer de graves irritations, une gêne de la parole et des acouphènes temporaires ou permanents. Le bruit peut accroitre le rythme cardiaque, la respiration et augmenter la pression artérielle. Le transit intestinal peut être diminué et des ulcères peuvent apparaître du fait de la modification de la composition des sucs gastriques[268].

Les transports, en particulier la circulation routière, sont l'une des principales causes de l'exposition humaine au bruit ambiant[269]. Les nuisances de bruit sont générées par le passage, le jour et la nuit, des engins routiers roulant en grande vitesse, les sirènes, les klaxons et les freins, les haut-parleurs, les crissements des roues de véhicules, et d'autres sons[270]. 54 % des collectivités interrogées en France jugent le trafic routier comme une nuisance importante, juste après les bruits liés au voisinage[271].

Sans être aussi importantes comme de nos jours à cause du parc d'engins mécaniques limité qui circulait au Kivu-Maniema pendant la période coloniale, les répercussions des bruits de transport routier n'étaient pas moins perçues par les populations habitant le long de différents axes routiers dans les campagnes et les centres urbains.

1.1. Bruits d'engins de construction et d'entretien

Les bruits de circulation routière étaient perceptibles lors de la construction des routes. Toutefois, pendant la construction manuelle des routes, leur impact sur les habitants et sur les agents était négligeable.

Il est connu que les travaux d'établissement de la route requièrent un matériel important aussi bien pour le débroussage et le terrassement, que pour la construction des ponts et du revêtement[272]. C'est lors de la mécanisation des chantiers routiers du Kivu-Maniema que le bruit est devenu une gêne, une nuisance.

A l'orée de la Deuxième Guerre mondiale, les premières machines de construction des routes arrivent au Congo belge. A cette époque, elles sont beaucoup plus utilisées dans la Province de Léopoldville qu'ailleurs. Il fallait attendre 1941 pour que les chantiers du Kivu-Maniema reçoivent leurs premiers engins de

---

[268] ANONYME, « Impact du bruit sur la santé», in *Nuisances-sonore.info*, (http://www.nuisances-sonores.info/pages/impact-bruit-sante/), consulté le 16 décembre 2012.

[269] Les chercheurs danois de l'institut d'épidémiologie de la Danish society à Copenhague ont démontré que les personnes habitant proches d'une route à forte nuisance sonore avaient une plus grande probabilité de déclencher une crise cardiaque. Tiré de ANONYME, « La nuisance sonore: un risque cardiaque plus important ! », in *Notre-assureur.fr*, 25 juin 2012, (http://www.notre-assureur.fr/madame/la-nuisance-sonore/), consulté le 30 octobre 2013.

[270] CHEEK W. D., *art.cit.*, in BROSNAN, A. K. (éd.), *op.cit.*, p. 1129.

[271] ANONYME, « Les nuisances sonores dans les grandes villes ... », *art. cit.*, p. 4.

[272] FEYTMANS, G., *op. cit.*, p. 488.

construction routière. A partir de cette période, le nombre d'engins utilisés sur les chantiers routiers ne cessa de croître[273].

Ainsi par exemple, le matériel mécanique employé sur les chantiers routiers du Kivu-Maniema au 31 décembre 1956, est le suivant : 24 bulldozers, 16 niveleuses, 16 rouleaux compresseurs, 1 rouleau vibrant, 5 pelles mécaniques, 2 grues dont une avait un élévateur, 3 sauterelles, 2 tracteurs, 11 asphalteuses, 8 compresseurs d'air, 9 concasseurs, 2 tamis vibrants, 4 sonnettes, 18 bétonnières, 10 motos-pompes, 12 vibrateurs, 5 groupes électrogènes, 6 groupes soudures, 6 groupes sciages, 1 scraper, 2 ripper, 2 rouleaux à pieds de mouton, 1 charrue à disque ROME, 9 brosses tractées, 7 roulottes, 3 remorques, 7 véhicules divers, 26 pick-up et station wagons, 13 bennes fixes, 21 bennes basculantes (moins de 5 tonnes) et 43 bennes basculantes (plus de 5 tonnes)[274].

Ces machines produisaient une quantité élevée de décibels qui gênaient les hommes et effrayaient les animaux avec toutes les conséquences connues : maladies, manque de sommeil, de repos et pour les animaux, des migrations vers des zones plus hospitalières où la quiétude leur était assurée.

Mukamba Bikele, chauffeur de scraper ou grattoir de 1955 à 1958 sur le chantier Bukavu-Kamituga, assure : « *sur le chantier et ses environs, le vacarme était indescriptible. Nos engins faisaient beaucoup de bruits, surtout les Caterpillar, les scarificateurs et les excavateurs. Il y avait aussi nos gros camions que conduisaient de jeunes gens qui roulaient à vive allure et qui faisaient des tours pour aller déverser les déblais plus loin* »[275].

1.2. Bruits de circulation

Au stade de l'exploitation des routes, les bruits de circulation sont au rendez-vous tant en milieu urbain que dans les campagnes. Certes, les bruits de circulation sont plus prégnants dans les centres urbains, les milieux d'implantation des sociétés

---

[273] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RCB*, Rapp. Ann (40)2, Conseil de Province du Kivu, XXI e session 1954.

[274] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RCB*, Rapp. Ann (41)3, Conseil de Province du Kivu, 1957. Le 20 janvier 1957, V.R. Vanheuler, Ingénieur Provincial Adjoint et Ingénieur Chef de Section Brigade n° 41 précise que pour l'entretien et l'amélioration de la route Bukavu-Goma exécutés en régie, il disposait d'un matériel mécanique suivant : Pour la Brigade des mécanisées : 2 Bulldozer Caterpillar D7, 4 Niveleuses Caterpillar, 1 Rouleau compresseur « BOY ABC », 1 pelle mécanique Blaw-Yncx, 1 Tracteur Fordson sur pneumatique (arrosage éventuel), 1 Compresseur d'air Schram, 2 Moto-pompes Richier, 1 Groupe de soudure Westinghouse, 2 Roulottes RAY, 4 Bennes GMC, 5 Bennes International, 1 Camion Dodge, 1 P.U. Ford, 1 P.U. Dodge, 1 D4 Shovel, 1 Grue Bantam, 1 Poste radio-émetteur-récepteur ; pour la construction des ponts : 1 Benne Dodge, 1 Roulotte RAY, 2 Bennes Intenational, et pour l'élargissement de la chaussée : 1 Niveleuse caterpillar, 1 Rouleau BOY, 1 Compresseur Schram, 1 P.U. Chevrolet et 3 Bennes Dodge. Voir Bruxelles, Min. AE, AA, TP, portefeuille 699, Liasse Brigade routière d'entretien, V.R. Vanheuler, Rapport d'entretien et d'amélioration de la route Bukavu-Goma, Kalehe le 20 Janvier 1957. Voir document n° 20 : Images de quelques engins routiers utilisés à l'époque au Kivu-Maniema ; annexes, chapitre cinquième, p. 43.

[275] MUKAMBA BIKELE, témoin cité.

minières et dans les villages environnants particulièrement dans certaines implantations agro-pastorales des colons.

A Kamituga, un témoin raconte : « *La mine de la Mobale, située à plus ou moins 1 km de la cité, était ouverte 24 heures sur 24. Les chauffeurs se relayaient. Dès que les minerais étaient bien concassés et séparés, ils étaient versés dans de gros camions qui les transportaient vers l'usine de nettoyage et de traitement final installé au centre de la cité de Kamituga. Toute la nuit, on entendait des vrombissements des moteurs de gros camions faisant des tours entre la mine et l'usine de nettoyage. Les gens qui habitaient aux environs du centre de traitement devaient parfois prendre un verre de bière locale pour avoir sommeil* »[276].

Le rôle des agences de voyage, de transport en commun et des touristes dont les engins parcourent les routes de la région durant la période coloniale et diffusent des bruits, n'est pas à négliger. Car, les bruits et les vibrations provoqués par ces engins effarouchent les animaux et les poussent au refuge pour trouver des endroits plus paisibles et quiets[277].

Les bruits de circulation ont aussi contribué à la migration des carnivores, des éléphants et des herbivores qui étaient nombreux dans la Plaine de la Ruzizi jusque dans les années 1940 et 1950. En effet, le trafic automobile sur la route Bukavu-port de Kalundu était intense à partir surtout de 1928, à l'avènement du CNKi et du colonat. Les véhicules circulaient jour et nuit sur ce tronçon. Or, « *leur système d'échappement qui ne filtrait pas des moteurs comme de nos jours* »[278]. N'oublions pas que depuis 1931, le chemin de fer circule aussi entre Kamaniola et Kalundu. La migration des animaux le long des axes routiers a été constatée aussi sur les axes Bukavu-Kamituga, Kindu-Kalima[279] à cause, entre autres, de la chasse et des bruits d'engins routiers.

Dans nos environs, sur la route Bagira-Collège Saint-Paul, témoigne Christiane Dussart, « *il y avait des antilopes, des grues couronnées, des papillons superbes, des lézards et même un caméléon. Un serpent entrait parfois dans la maison : il était aussitôt éliminé. La nature était luxuriante : fleurs et plantes multicolores, arbres fruitiers, bananiers, papayers,*

---

[276] MUGANZA KISONGO, Paysan de Kamituga, 67 ans, interviewé à Kamituga, le 21 février 2010.

[277] Dennis W. Cheek, fait état du phénomène analogue aux Etats-Unis : « *Les nuisances de bruit lorsque les véhicules passent, le jour et la nuit, avec une grande vitesse, l'usage des sirènes et klaxons et des freins, les haut-parleurs, les crissements des roues de véhicules, et d'autres sons. La lumière des phares a des effets néfastes sur la vie sauvage. Le modèle des migrations et des habitats des oiseaux, des mammifères, des amphibiens, des poissons et d'autres organismes aquatiques et d'autres créatures change dans les arbres et autres flores sont modifiées. On assiste à l'extinction ou à la migration des espèces animales et floristiques entières à cause de la route et de tout ce qui l'entoure. Aux Etats-Unis la panthère a disparu* ». CHEEK, W. D., *op.cit.*, p. 1129.

[278] OKITOMBAHE PONGO Jean, 82ans, mécanicien à ESTAF-Motors, interrogé à Bukavu le 23 mars 2014 et KADINGA André, interview citée.

[279] MBILIZI WALUMONA Emmanuel, ancien cantonnier sur la route Kamituga-Kibe, âgé de 76 ans, interrogé à Kamituga, le 26 décembre 2011 ; KITOKO MWANKANA, ouvrier à l'OTRACO, âgé de 80 ans, interviewé à Kindu, le 12 novembre 2011.

palmiers, hautes herbes »[280]. Aujourd'hui, tout cela appartient au passé. Plus d'animaux sauvages malgré la présence de la végétation sur la colline de Mbobero.

1.3. Bruits de garage

Les routes ont entrainé la mise au point d'un nombre important de services connexes parmi lesquels se trouvent les garages pour la réparation des engins routiers. Dans le troisième chapitre de cette thèse, la dispersion des garages à travers la province Kivu-Maniema a été analysée.

Les garages arrosaient les milieux proches d'eux de décibels lorsqu'ils accomplissaient leur tâche. Rappelons qu'en 1956, au total 47 garages étaient opérationnels au Kivu-Maniema, soit une moyenne de 2,13 garages par territoire rural[281].

A Bukavu, la plupart des garages étaient situés au Quartier industriel aux confins du centre urbain et du centre extra-coutumier de Kadutu. C'est là qu'on trouvait également différents usines et ateliers. Du matin au soir, on entendait des bruits des machines et les vrombissements des véhicules. Dans ce quartier, il n'y avait même pas beaucoup de geckos dans les maisons, alors qu'ils pullulaient dans les habitations de Chimpunda, de Chai et de Bagira[282].

2. Les vibrations

Les véhicules en mouvement provoquent des vibrations dans le sol par suite des fluctuations de la charge de contact des roues lors de leur passage sur des irrégularités de la chaussée ; chaque essieu produisant successivement un court train de vibrations[283].

Au Kivu-Maniema, les vibrations étaient ressenties durant la construction mécanique des routes. A cette époque, de lourds engins de construction et plus tard d'entretien et d'élargissement, provoquaient des vibrations dans les environs des chantiers routiers. Les vibrations se sont poursuivies avec l'exploitation des *chaussées coloniales* et surtout lors de la mise en circulation des poids lourds à partir de 1948[284].

Les vibrations provoquées par les engins routiers avaient un impact important sur les habitations situées le long des axes routiers. On constatait souvent des

---

[280] DUSSART, Chr., *art. cit*., p. 19.

[281] Voir document n° 13, liste des garages situés sur les tronçons routiers du Kivu-Maniema, annexe, chapitre troisième, p. 20.

[282] SHONGO OKITOKONDA, A., témoin cité ; SADY MUSUKWA, 73 ans, planton au CEC de Bagira, interviewé à Bukavu, le 17 mars 2014 ; CHUMA MAKAMBILWA, 83 ans, ancien mécanicien au garage Renault, interviewé à Bukavu, le 17 mai 2013.

[283] OCDE, *op.cit*., p. 45.

[284] Bruxelles, Min. AE, AA, *TP*, portefeuille 712, note de la 2e direction à la direction générale sur les trains de charges ponts-routes, Léopoldville 7 juillet 1948, G. Cothman, Directeur-chef de service f.f.

lézardes sur les murs des maisons tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Les témoignages recueillis à Katako[285] affirment que pendant la construction de la route Kindu-Kibombo et Kindu-Katako-Kombe en province du Kasaï, les maisons étant construites de part et d'autre de la route, lors de l'arrivée des Caterpillar et surtout des rouleaux compresseurs, les vibrations faisaient bouger les habitations et les fissuraient[286].

SECTION 5 : ACCIDENTS DE LA ROUTE ET DESTRUCTION DES CHAUSSEES ET DES OUVRAGES D'ART

En 2000, Jacques Réda exprime son sentiment à l'égard de la route et de la circulation : « *Le cycle de la circulation devrait être parfait ; or, il n'est qu'accidents : tous les imprévus, toutes les étrangetés, bizarreries de la vie* »[287]. La route facilite la mobilité et procure de nombreux avantages à l'homme. Cependant, elle est aussi source de de nombreux accidents qui endeuillent beaucoup de familles.

De nos jours, le phénomène accident de la route est devenu alarmant en Afrique. Selon l'Organisation mondiale de la Santé, « *L'Afrique a un taux de morts sur les routes quasiment deux fois et demi plus élevé qu'en Europe*. […] *toutes les heures, 26 personnes meurent en Afrique des suites d'un accident de la circulation* » [288].

Parmi les facteurs désignés comme causes d'accident de la route, certains sont liés à la route elle-même (le type de route empruntée, chaussée glissante, état de la route) et d'autres aux engins et aux usagers de la chaussée (l'excès de vitesse, la consommation d'alcool, de somnifères ou de drogues ; la transgression du code de la route ; la fatigue, la conduite de nuit, le mauvais temps, le non-respect de la charge-utile, etc.[289])[290].

Pour Frans Janssens, « *Les premiers transports s'effectuèrent au Congo par caravanes. Les indigènes se suivaient à la file et portaient leur charge qui variait de 30 à 35*

---

[285] KUNGU ODIMBA, témoin cité.

[286] EMANDJALA ETSHUKU, témoin cités.

[287] RÉDA, J., *Accidents de la circulation,* Récits. Gallimard, 2001, 200 pages, cité par CHARBONNEL, S., « Revue des livres », in *Études*, vol. 7, t. 395, 2001, p. 121-141, (http://www.cairn.info/revue-etudes-2001-7-page-121.htm), consulté le 12 juin 2014.

[288] HALISSAT, I., « L'Afrique en tête de la mortalité sur les routes », in *Jeune Afrique actualités*, 25 mars 2013, (http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAWEB20130322104212/securite-routiere-automobile-transports-organisation-mondiale-de-la-sante-securite-routiere-l-afrique-en-tete-de-la-mortalite-sur-les-routes.html), consulté le 17 octobre 2013.

[289] ANONYME, *Accidents de la circulation : facteurs essentiels et prévention*, (http://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_de_la_route), consulté le 12 décembre 2013.

[290] La circulation provoque des accidents avec des conséquences matérielles et humaines néfastes, gaspillages de capacités productives, souffrances physiques et morales, pertes de vies humaines. Les accidents, en particulier les accidents mortels, sont principalement le fait du transport routier. On compte en effet environ cent fois plus de tués dans les accidents routiers que dans les accidents ferroviaires. DIDIER, M. et PRUD'HOMME, D., *op.cit*., p. 80-81.

kilogrammes »[291]. Plus loin, il ajoute, « *Mort d'hommes et maladies étaient nombreuses. Ce type de transport ne s'estompa pas rapidement* » [292].

Durant le processus de son établissement et de son exploitation, la route provoque des accidents, parfois mortels, de ses constructeurs et de ses usagers. Cela soulève la question de la sécurité routière.

Au Kivu-Maniema, les accidents liés à la route ont débuté lors de la construction de la *chaussée coloniale*. En effet, lors de l'abattage des arbres en pleine forêt, certains ouvriers commis à ce travail étaient trouvés ensevelis. D'autre part, les blessures, les morsures d'insectes et de serpents étaient légion[293].

Pendant l'exploitation de la chaussée, la traversée de certains ouvrages d'art posait problème. Plusieurs documents d'archives renseignent sur les accidents de la route au Kivu-Maniema. A titre d'exemples, citons-en quelques cas :

En 1929, un accident se produit sur la route Uvira-Costermansville, au passage du gué de la Kiliba, où un camion est emporté par le courant, causant la mort d'un Européen[294].

Dans un rapport à sa hiérarchie, un responsable du CNKi chargé de la supervision du chantier routier sur le col de Kabasha écrivait : « *en 1930-1931, au camp de Kabasha,* [...] *nous n'avons connu aucun accident mortel sur les chantiers. Le plus grave fut une fracture du pied : le travailleur avait glissé entre deux grosses pierres* »[295].

Le 6 juillet 1935, un télégramme Prescobel annonce que l'effondrement d'un pont sur la route Kasongo-Kibombo, au passage d'un tracteur de la Cotonco, a entraîné une chute de 5 m de ce dernier tuant deux indigènes et en blessa deux autres. Ce sinistre s'est produit à cause d'un orage très violent qui se déchainait sur la région au moment des faits[296].

Le 14 mai 1952, une dépêche de l'Agence Belga fait état d'un accident de la circulation qui s'est produit dans le Nord-Kivu : « *Un accident de roulage s'est produit aux environs de Sake. Une voiture pilotée par M. Paul de Barchifontaine, et dans laquelle avaient pris place sa femme, fille de M. Xavier Dierckx, colon bien connu du Kivu, et un troisième passager, est tombé dans un ravin profond de 800 mètres. Le conducteur a été relevé avec multiples contusions. Sa femme est atteinte de blessures plus graves, tandis que le*

---

[291] JANSSENS, F., *La situation économique de la colonie*, Bruxelles, René Verbergh, 1922, p. 30.

[292] Ibid., p. 40.

[293] EMANDJALA ETSHUKU, témoin cité et AMANI KABIONA, ancien agent de la Cotonco, âgé de 81 ans, interviewé à Goma, le 18 juillet 2013.

[294] DEVROEY, E., *Le réseau routier au Congo … op.cit*., p. 161.

[295] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G*., portefeuille 15.802, Rapport routes CNKi : camp Kabasha 1930-1931.

[296] Bruxelles, Min. AE, A.A., *G.G*., portefeuille 14.769, Rapport établi à Kasongo le 14 juillet 1935 par Paul Zambaldi, Ingénieur-Directeur de la Transkat et Emile Dangotte, Ingénieur de 1ère classe des Ponts et Chaussées de passage à Kasongo.

troisième passager a eu la cheville brisée. Les trois accidentés ont été ramenés par avion de Goma à Costermansville où ils ont été hospitalisés »[297].

La traversée d'une rivière par bac prenait parfois beaucoup de temps pour l'attendre lorsqu'il se trouvait sur l'autre rive ou si c'était la nuit (on ne traversait pas la nuit parce que c'était dangereux). La traversée elle-même n'était pas non plus aisée. Elle exigeait l'expérience, la maîtrise du volant et la dextérité de la part du conducteur. Souvent, les bêtes de monture et les automobiles dépassaient les limites de l'engin et se retrouvaient dans la profondeur des eaux. Des fois, les cordes (ou les câbles) se cassaient ou le moteur s'éteignait en plein milieu du cours d'eau et le courant entraînait les charges vers l'aval jusqu'à un obstacle quelconque. Pire encore, il y avait des noyades tant du personnel de la colonie que des voyageurs.

A ce propos, Valère Deceuninck rapporte : « *Haler le véhicule sur la rampe faite de deux planches branlantes, posées sur l'avant des bacs, demandait beaucoup de savoir-faire aux chauffeurs. Véhicule et chauffeur faisaient parfois la culbute dans l'eau. Des villageois demi-nus et de couleur ébène assuraient les traversées. Certains bacs étaient attachés à un câble qui reliait les deux rives, d'autres étaient mus à la pagaie au rythme de chants cadencés. Descendre du bac sans endommager le véhicule était aussi difficile que d'y monter. Après la sortie du bac suivait invariablement une montée très escarpée, toute aussi impressionnante que la descente dans la vallée* »[298].

Cette situation s'explique par le fait que jusque dans les années 1940, les bacs et les pontons présentaient un aspect assez rudimentaire car constitués en général d'un simple assemblage de pirogues. Un accident de bac dont on parle encore est celui qui se produisit en 1958. A cette occasion, le bac assurant la traversée du fleuve Congo à Kindu a fait naufrage avec toute sa charge[299]. Jusqu'à ce jour, les épaves sont dans l'eau. On sait voir comment le courant tourbillonne à l'endroit de l'accident.

Aujourd'hui encore, la question de la sécurité routière est un casse-tête pour les Etats africains. Lors de la Conférence panafricaine sur la sécurité routière tenue à Accra, au Ghana, en février 2007, il a été décidé de placer la sécurité routière au rang des priorités nationales en matière de santé et de transport[300].

SECTION 6 : ASSAINISSEMENT DANS LES MILIEUX CONNECTES

Au chapitre précédent, nous avons montré comment les routes ont entrainé la concentration des populations tant dans les villages agglomérés que dans les centres

---

[297] Bruxelles, Min. AE, A.A., *T.P.*, portefeuille 672, Liasse D3, Agence Belga du 14 mai 1952.
[298] DECEUNINCK, V., *op.cit.*, p. 46.
[299] MUKANDO Alphonse, 87 ans, ancien planton à Kindu, interrogé à Katako, le 27 février 2013. OTSHUDI ONYUMBE JULES, 82 ans, ancien instituteur de l'école primaire de la Cobelmin à Punia, interrogé à Kindu, le 17 janvier 2014. FEZA MULIMBI, 75 ans, interviewée à Kindu, le 11 novembre 2011 et KITOKO MWANKANA, témoin cité, nos observations personnelles.
[300] FOSTER, V. et BRECENO-GARMENDIA, C. (éd.), *op.cit.*, p. 221.

extra-coutumiers, les cités indigènes et les postes administratifs. Cette concentration de gens a engendré des problèmes hygiéniques[301], notamment la question des matières usées de l'économie domestique.

Par matières usées de l'économie domestique, il faut entendre « *toutes matières putrescibles d'origine végétale ou animale résultant de la manutention, de la préparation ou de la consommation des aliments* »[302]. Il s'agit donc des matières usées, des déchets provenant de divers travaux de ménage. Ils se composent surtout des déchets de cuisine, boites de conserves vides, cartons, bouteilles vides, balayures, cendres, papiers, etc.

Les sociétés traditionnelles avaient mis en place un système permettant de réutiliser tout déchet produit par elles, que ce soit des vêtements qui passaient de génération en génération ou les épluchures de patates et autres qui servaient d'engrais aux cultures de proximité (jardins). De nos jours, il n'y a plus d'autoconsommation ni de valorisation de proximité. La quantité des emballages présente dans les déchets ménagers a augmenté[303]. La production des déchets dans les villes en développement serait en moyenne de l'ordre de 0,75 kg par habitant et par jour avec des disparités entre les quartiers d'habitat spontané (0,3 kg par habitant et par jour) et les quartiers de "luxe" (1,4 kg par habitant et par jour)[304].

A Libreville, note Anicet Mboumba : « *Bien avant l'indépendance, les autorités coloniales avaient fait de la lutte contre l'insalubrité une de leurs principales priorités. Elles créèrent au début du XX^e^ siècle le service sanitaire et d'hygiène urbaine. Elles investirent également d'importants moyens dans les années 1940 afin d'améliorer les conditions d'écoulement des rivières, le drainage des marais et le comblement des marigots. Peu avant l'indépendance, les compétences des services d'hygiène s'étendirent également à la collecte des ordures. Dans le domaine des déchets comme dans d'autres politiques urbaines, le pouvoir de*

---

301 Pour l'OMS, l'hygiène est l'art de conserver la santé dans le milieu où l'on vit. C'est aussi une science médicale qui étudie les mesures destinées à améliorer et à préserver la santé : l'hygiène mentale, l'hygiène alimentaire et l'hygiène corporelle. Partant de ces définitions, on peut déduire que l'hygiène est une science qui nous aide à préserver notre santé contre les microbes et les affections de tous genres. Quant à l'hygiène du milieu ou encore l'hygiène de l'environnement qui nous intéresse dans cette étude, elle est une science dont l'action vise à améliorer les conditions qui, dans le milieu physique, chimique et biologique de la vie humaine, peuvent influencer défavorablement le bien-être physique, mental ou social de l'homme. C'est aussi les mesures préventives prises par une communauté afin de favoriser le bien-être de chaque individu, de travailler en collaboration et de satisfaire les besoins de chaque membre et de la communauté dans son ensemble. OMS, *Hygiène et environnement,* Genève, 2002, p. 72.

302 BITUNDU MWANA-THANYA, J. P., *Hygiène et assainissement*, texte inédit, Bukavu, 2008, p. 20.

303 MOMBO, J.-B. et EDOU, M., « La gestion des déchets solides urbains au Gabon », in *Geo-Eco-Trop*, n° 29, 2005, p. 91.

304 OKOT-OKUMU, J. et NYENJE, R., « Municipal solid waste management under decentralization in Uganda, in *Habitat International*, n° 35, 2011, pp. 537 – 543, cité par BAGALWA, M. et al., « Risques potentiels des déchets domestiques sur la santé des populations en milieu rural : cas d'Irhambi Katana (Sud-Kivu, République Démocratique du Congo) », in *VertigO*, vol. 13, n° 2, septembre 2013, p. 1, (http://vertigo.revues.org/14085), consulté le 18 octobre 2014.

l'État est sans partage. La mairie de Libreville, pourtant créée dès 1911, n'a aucun pouvoir de décision, les autorités centrales l'assimilent à un simple service technique »[305].

Pour mener à bien les travaux d'assainissement au Congo belge, le Gouverneur Général, Auguste Tilkens décida de créer par ordonnance du 10 mai 1929, une direction technique des travaux d'hygiène ainsi que des brigades d'assainissement, opérant sous une collaboration étroite et agissante des médecins et ingénieurs provinciaux. La même ordonnance jetait les bases de l'urbanisme au Congo, dont le principe directeur devait être la séparation, par une zone neutre, des quartiers européens et indigènes ayant chacun leur zone d'extension propre[306].

L'exécution du programme d'assainissement de l'environnement dans les centres urbains et dans les CEC, a requis la mise à contribution de la voirie et des moyens de transport routier. C'est dans le ramassage des matières usées de l'économie domestique que le rôle de la route a été plus perceptible.

A Bukavu, la voirie urbaine construite à partir de 1933 est mise à contribution dans l'assainissement de la localité. A partir de 1948, un camion-citerne doté d'une pompe auxiliaire effectue la vidange des fosses septiques dans les différents quartiers du centre urbain, dans les CEC et leurs périphéries avant que la construction des égouts ne soit décidée en 1955[307].

En revanche, les ordures et autres déchets ménagers sont conservés à domicile avant d'être évacués. Le ramassage des immondices se faisait, à travers les rues de Bukavu, suivant un programme arrêté par le service d'hygiène. Ainsi, en 1948, un camion du service d'hygiène et d'assainissement de la ville passe d'une rue à autre entrain de ramasser les ordures ménagères qui sont ensuite transportées vers le dépotoir voisin de Golf-Club (Vers Mukukwe) où elles étaient enterrées. A partir d'octobre 1955, l'aménagement des routes du Quartier Industriel surplombant la Ruzizi permet le déversement des ordures ménagères dans cette rivière. Cette formule jugée « *plus élégante et moins coûteuse* » a entraîné plus tard non seulement la pollution des eaux de la rivière, mais aussi le blocage de l'écoulement des eaux[308].

A la fin de l'année 1955, le service d'hygiène et d'assainissement acquiert 4 camions spéciaux et des charrettes pour le ramassage des ordures. Ces véhicules faisaient la ronde des quartiers chaque mardi et chaque jeudi. Les immondices

---

[305] MBOUMBA, A., « La difficile mutation du modèle de gouvernement des villes au Gabon : analyse à partir de la gestion des déchets à Libreville », in *Annales de géographie*, vol. 2, n° 678, 2011, p. 159, DOI : 10.3917/ag.678.0157, (http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2011-2-page-157.htm), consulté le 09 août 2014.

[306] DEVROEY, M., « Transports et travaux publics … », *art. cit.*, p. 17.

[307] Bruxelles, Min. AE, A.A., *RA/CB*, Rapp. Ann (124)6, Province du Kivu, Direction des services médicaux, Rapport annuel 1956.

[308] MUSHAMBALA GANYWAMULUME, 82 ans, agent service provincial d'hygiène, brigade de Costermansville, interrogé à Kabare, le 15 avril 2014. Ce qui a provoqué le refoulement des eaux vers le barrage des Forces de l'Est construit en amont. D'où des difficultés d'approvisionnement en électricité dans la ville de Bukavu en 1958.

ramassées étaient acheminés vers le grand dépotoir public de l'ELAKAT à la Ruzizi II[309].

Au centre de traitement des ordures et des déchets ménagers au grand dépotoir d'ELAKAT, les agents du service d'hygiène passaient hebdomadairement pour désinsectiser ce site et ainsi empêcher la multiplication des mouches, des moustiques ainsi que des rats ; vecteurs des maladies contagieuses[310].

Le service d'assainissement était aussi organisé dans d'autres coins du Kivu-Maniema, notamment en territoire du Bufulero. Un rapport AIMO déclare : « *Le service des immondices fonctionne en régie en territoire du Bufulero depuis octobre 1932 et donne entière satisfaction ; le prix d'abonnement mensuel est de 20 frs par ménage et 30 frs pour les hôtels. Les trois chefferies participent à cette régie. Les dépenses jusqu'à ce jour sont, pour chacune d'elles de 1147 frs 66 et les recettes de frs 466,66 ; l'organisation en est à ses débuts* »[311].

Les routes et le transport routier ont donc apporté leur contribution dans la salubrité ramassage des déchets dans la ville Bukavu.

CONCLUSION PARTIELLE

En 1933, après avoir constaté non sans regret comment les coloniaux et les autochtones détruisaient la nature, M. E. De Wildeman**,** invite le pouvoir colonial à faire quelque chose : « […] *c'est donc une bonne raison pour nous de nous occuper, dans les régions tempérées et dans les régions tropicales, de cette Protection de la Nature prise dans son sens le plus large : protection des sites, dans leurs éléments vivants, animaux et végétaux et dans leurs éléments privés de vie* »[312].

Parmi les éléments auxquels il fallait prêter attention, il y avait la route. Construite par l'homme pour des raisons socio-économiques et politiques, la route s'est attaquée à l'environnement du Kivu-Maniema. Elle a, avec le concours d'autres facteurs (climat, sol, recherche du bois, extension des terres de culture, augmentation démographique, etc.), perturbé la nature pendant sa construction, son élargissement, son entretien, sa modernisation et son exploitation. Ses répercussions sur l'environnement se font encore sentir encore de nos jours.

La route a facilité la communication, la mobilité, le ramassage des immondices dans les centres urbains et leurs périphéries, mais elle a accru certains phénomènes dont l'impact a été négatif sur l'environnement. En effet, les travaux routiers ont contribué à la pollution de l'air et de l'eau. Ils ont provoqué la transformation des

---

[309] CIKWANINE BALUNGWE., 72 ans, ancien domestique, interviewé à Bukavu le 10 juin 2010 et AMANI KABIONA, témoin cité.

[310] SADY MUSUKWA, témoin cité.

[311] Bruxelles, Bruxelles, Min. AE, A.A., *AIMO*, Rapport AIMO, District du Kivu, 1932.

[312] DE WILDEMAN, M. E., *art.cit.*, p. 387.

paysages par l'introduction d'éléments nouveaux, l'érosion et la déforestation. Ils ont aggravé le phénomène de feu de brousse et le braconnage. Si la flore avait été sérieusement secouée, la faune sauvage n'était pas non plus ragaillardie de sa proximité avec la *chaussée coloniale*. La biodiversité en a beaucoup souffert suite à l'effet de coupure, de la fragmentation de l'habitat des insectes et des animaux, aux nombreux accidents de la circulation routière qui ne cessaient de faucher les animaux sauvages, aux migrations causées par les nuisances de tous ordres.

En définitive, la route, sans être l'unique cause des perturbations du milieu naturel de l'homme, des espèces animales et végétales, a participé négativement au déséquilibre écologique qui menace actuellement la vie et la survie de l'humanité.

Aujourd'hui, disons avec Marie Scouvart que la véritable question à se poser n'est plus de savoir s'il faut ou pas construire des routes, mais plutôt celle de savoir quelle route construire, où, comment, et quelles mesures institutionnelles doivent être prises pour limiter les impacts négatifs et participer à une gestion durable de l'environnement et de la biodiversité[313].

[313] SCOUVART, M., *Rôle du développement des infrastructures routières dans la déforestation tropicale : bases pour une approche comparative et l'élaboration d'un modèle de simulation*, Mémoire de DEA en Sciences, orientation géographie, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 2003, p. 21.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail, il est clair que les routes construites au Kivu-Maniema trouvent bien leur place dans le contexte social, économique, politique et environnemental de la colonisation. Elles ont contribué, aux côtés d'autres facteurs, aux transformations qui sont survenues dans cette région pendant cette période.

Les sources d'archives officielles conservées en Belgique et au Congo (ancien Kivu), complétées par les travaux et les témoignages oraux, permettent de restituer l'histoire d'un réseau routier de plus de 17 000 kilomètres établi de 1920 à 1960.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'occupation et surtout l'exploitation des ressources du Kivu-Maniema préoccupent les autorités coloniales. Elles cherchent un mode de transport approprié qui doit permettre l'accès aux sites agro-pastoraux et aux gisements miniers, l'évacuation de la production vers les autres voies de communication, la lutte contre l'insécurité, le portage et les maladies. Ce mode de transport, qui s'est plus tard révélé être un outil efficace, fut la route.

Dès le premier coup de pioche de sa construction, le réseau routier du Kivu-Maniema était porteur de gros espoirs de la part de ses initiateurs. Sa mise en place a requis des moyens financiers (des budgets conséquents), humains (main-d'œuvre congolaise et étrangère, personnel qualifié venu surtout de la Belgique), matériels (outils, machines et matériaux), administratifs et juridiques (des décisions sur le partage de responsabilité entre acteurs, catégorisation des routes) et une collaboration entre les différents acteurs impliqués dans ce travail.

Après quarante ans de travaux harassants et continus, le Kivu-Maniema a acquis un réseau routier qui désenclavait ses Territoires, reliaient ses Districts, et l'ouvrait à d'autres Provinces et aux colonies limitrophes. Un réseau peu dense certes, mais adéquat et praticable en toutes saisons grâce au « cantonnage » manuel et mécanique. Dans ce réseau, les routes ne s'équivalent pas. Les plus grands axes appartiennent à la Colonie, d'autres moins longues sont gérées par les Chefferies indigènes et d'autres encore par les privés. La qualité des routes n'est pas exceptionnelle, mais elle permet tout de même une circulation aisée. A partir de 1955 par exemple, on peut prendre sa voiture à Bukavu et arriver sans beaucoup de peine à Léopoldville (Kinshasa) ou à Elisabethville (Lubumbashi).

Concomitamment à la construction des routes de campagne, celle de la voirie urbaine est entreprise. Bukavu, chef-lieu de la Province à partir de 1933, se taille la part du lion. Tous les axes routiers de son centre urbain sont bien asphaltés à partir de 1948, ce qui permet l'organisation du transport en commun entre les centres extra-coutumiers de Bagira et de Kadutu d'un côté, et le centre urbain d'Ibanda de l'autre.

Mais les routes ainsi construites au Kivu-Maniema ont–elles rencontré les attentes de leurs constructeurs ?

En général, les routes du Kivu-Maniema ont atteint les objectifs qui leur étaient assignés. Cela s'observe à travers les incidences directes et indirectes du réseau routier sur la vie économique, sociale, politique et sur l'environnement.

L'avènement de la route a suscité l'introduction au Kivu-Maniema de moyens de transport inconnus jusque-là, particulièrement le véhicule automobile. Ces moyens de transport ont, à leur tour, facilité la mobilité des hommes et des biens.

Concernant le transport des biens, la route a désenclavé les zones agro-pastorales, minières et de pêche. Grâce à elle, les machines-outils, les intrants, les nouvelles cultures et les nouvelles espèces animales, les nouvelles techniques culturales et d'élevage parviennent aux différents sites d'exploitation. Dans le sens inverse, elle permet l'évacuation de la production vers les centres de consommation, de transit ou de traitement.

La route a aussi contribué à l'émergence des circuits d'échanges à travers les centres de négoce, les centres commerciaux et au progrès du commerce ambulant. Ces échanges ne se limitent plus seulement au Kivu-Maniema. Ils atteignent le marché régional à travers les trois postes douaniers de l'époque : Kasindi, Bunagana et Kalundu. En plus, le transport du matériel sanitaire en vue de la lutte contre les maladies, des colis et d'autres envois postaux, des manuels scolaires, etc. se fait sur les routes du Kivu-Maniema. A Bukavu, les déchets ménagers sont ramassés et transportés par route jusqu'au dépotoir central de l'ELAKAT.

La route a largement rempli son rôle de *fedeer-line* des autres modes de transport. Elle leur fournissait le fret qu'ils acheminaient vers les exutoires maritimes de Matadi et de Dar es-Salaam, avant de s'ériger en concurrent de taille.

Au sujet de la circulation des personnes, c'est par route que le transport des agents de l'administration en itinérance, des moniteurs agricoles, des colons, des responsables de petites entreprises, de la main-d'œuvre et de diverses personnes qui quittent le monde rural pour gagner les centres extra-coutumiers, de la Force publique, des touristes, des écoliers, etc., s'effectue. La multiplication des contacts entre les ressortissants de différents Districts, surtout après la Deuxième Guerre mondiale, dans les camps de travailleurs routiers et de la Force publique, dans les CEC, dans les CN et les CC génère progressivement le sentiment national.

La route a procuré du travail aux Européens et aux Africains sur les chantiers ou dans les services créés suite à son exploitation (garages, stations d'essence, vente de pièce de rechange, etc.). Elle a prouvé qu'elle pouvait générer des recettes au profit du Trésor public à travers les taxes et impôts divers payés par ses usagers. Elle est intervenue dans l'aménagement économique de l'espace au Kivu-Maniema. En effet, à partir des années 1950, les activités économiques se concentrent autour d'un certain nombre de centres situés aux points de transbordement. C'est dans ce cadre que Bukavu, Uvira, Goma, Beni, Butembo, Kindu et Kasongo prennent de l'importance et dominent des zones économiques traversées par des axes routiers de

grande importance. L'effet de localisation engendré par la route est indéniable au Kivu-Maniema. Son aura s'exerce sur les exploitations agro-pastorales, les nouvelles entités administratives (Centres extra-coutumiers, cités indigènes, centres urbains, postes administratifs de l'Etat, etc.), les écoles, les missions, les villages agglomérés, les hôpitaux, les petites industries, les garages, les stations d'essence, etc. Tous sont situés sur les routes en vue de profiter des facilités de mobilité qu'elle offre, mais aussi pour d'autres raisons administratives et sécuritaires (contrôle, récolte de l'impôt, etc.).

L'apport de la route dans la déstructuration de la société congolaise est mis en évidence dans cette thèse. Le recrutement forcé de la main-d'œuvre partie au loin sur des chantiers routiers, le regroupement forcé de villages, l'exode rural, désorganisent, dans une certaine mesure, la société. Un nouveau mode de vie s'installe petit à petit et les mœurs se relâchent. La prostitution se fait au grand jour. Dans les milieux des « *détribalisés* », le swahili s'impose progressivement et devient la *lingua franca* de tous au détriment des parlers tribaux.

Sur le plan de l'environnement, la route introduit de nouveaux éléments qui modifient les paysages : les gués, les ponts, les bacs, les excavations, les signaux routiers, les glissières, les *plantations linéaires*, etc. Elle coupe les corridors qui permettent aux animaux de se déplacer, gêne leur circulation. Elle contribue à la destruction et aux migrations des espèces animales effrayées par les bruits et les vibrations d'engins routiers. Les différentes pollutions, les érosions, la déforestation, sont tributaires non seulement de la route, mais aussi de plusieurs autres facteurs qui mettent en péril les écosystèmes.

Cette thèse est une première étape dans la recherche sur la route au Kivu-Maniema. Elle entend en dégager les grandes tendances. A ce titre, elle devrait ouvrir la voie à d'autres recherches, dont les perspectives sont nombreuses.

D'abord, notre étude étant transversale, il y a lieu d'envisager des recherches qui examinent en profondeur les incidences des routes dans chaque domaine particulier de la société. Les archives officielles peuvent livrer des informations à ce sujet.

On peut également élargir les analyses sur les routes des missions et des sociétés privées en compulsant les archives des missionnaires Pères Blancs conservées dans les paroisses et les séminaires du Kivu-Maniema, à Paris et à Rome. Concernant les routes agricoles et minières, les archives des sociétés se trouvant aux Archives du Royaume en Belgique et celles des privées au Musée Royal d'Afrique centrale en Belgique, pourraient apporter des renseignements utiles.

Les représentations autour de la *chaussée coloniale* ont été évoquées. Leur étude pourrait être approfondie en multipliant les indices que recèlent les récits, les clichés, les stéréotypes, les chansons, les dictons, etc. que l'on peut recueillir auprès des témoins ayant vécu pendant la période coloniale au Congo et en Belgique. En outre,

les photographies et les films de l'époque coloniale que l'on pourrait trouver dans les paroisses catholiques et au Musée Royal de Tervuren sont également susceptibles d'être d'un grand apport.

Enfin, la période d'étude que nous avons choisie n'est pas une fin en soi car certaines routes héritées de la colonisation sont encore là. Il serait intéressant d'examiner l'évolution des routes pendant la période postcoloniale, leur gestion, leur état et leurs effets. Cette étude permettrait aussi de faire une comparaison entre la période coloniale et celle du Congo indépendant afin de tirer des leçons qui s'imposent. Au-delà d'une stricte connaissance historique, elle devrait aussi éclairer les décideurs et proposer des solutions de gouvernance à soumettre aux gestionnaires des routes du Congo en général et du Kivu-Maniema en particulier.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

A. SOURCES INEDITES (SOURCES D'ARCHIVES)

1. ARCHIVES DEPOUILLEES EN BELGIQUE

1.1. Archives africaines du Ministère des Affaires étrangères à Bruxelles (Archives officielles)

1.1.1. Fonds Travaux publics

158 Transport en commun à Bukavu (1955) : adjudications, itinéraires, tarifs
210 Reprise de la CEFAKi par l'OTRACO : correspondances diverses
303 Transport des colis et de petits paquets postaux, transport des mandats postaux
368 Sociétés pétrolières : Pétrocongo, Socopétrol
413 Le port de Costermansville
422 Liaison routière Kivu-Katanga via Itombwe. Avant-projet
466 Tarifs et règlements de transport
483 Transport des Congolais, Voyages divers au Congo
512 Généralités sur les transports au Kivu
Renseignements sur les propriétaires des véhicules
Hôtels du Kivu en juillet 1955
Les routes du Kivu
Activités du Touring Club du Congo
Signalisation et immatriculation routières
Avancement des travaux routiers, routes intercontinentales du Plan décennal
Affaire Valette
Permis de conduire et contrôle technique
529 Axe routier Kindu-Bukavu : ponts, main-d'œuvre, matériaux de construction
593 ITAC, Transporteur privé M. Peels
629 Accidents de la circulation (9 décembre 1958)
Classification des routes (ord. 62/460 du 31 décembre 1957)
Entretien des routes
640 Confit Camp militaire Rumangabo et Café-Kivu sur l'utilisation de la route privée Indata-Kabaya-Rumangabo
Routes en Province du Kivu (1936-1938,1949-1954)
655 Prévision paiement Plan décennal 1er semestre 1952
678 Règlement général de transport et tarifs (1947, 1952, 1958),
Marchandises transportées

699 Sociétés d'étude de tracés et de rentabilité des routes Centrorga-Congo, SAFRICAS, « La Routière »
Brigades routières d'entretien des routes
704 Routes en province du Kivu : correspondances diverses (1958, 1960)
Route Rutshuru-Ruhengeri via le Parc Albert : correspondances (1930, 1939, 1955, 1956, 1957)
Correspondances sur l'« Affaire du Colon Valette »
Route des pêcheries (lac Edouard, 1955)
706 Transporteurs officiels au Kivu (1958)
712 Instructions pour le calcul des ponts routes de la colonie
Office d'Aide Mutuelle (O.M.A.)
Véhicules lourds au Kivu (1948)
Développement du réseau routier ouvert au trafic (1946-1947)
729 Tarifs et législation routière (règlements de transport) : permis de conduire, police de roulage, plaque métallique
Développement du réseau routier (1932-1935)
Ord. de 1935 sur le transport en commun
Ord. de 1934 sur les douanes, tarifs inter réseaux
Développement du réseau routier au 31 décembre 1932
749 Convention et statuts de la Cefaki
759 Réadaptation des tarifs, les messageries en œuvre au Congo belge et au Ruanda-Urundi (1956)
782 CEFAKI : bilan (transports des marchandises et des voyageurs par routes)
783 Aérodromes opérationnels au Kivu-Maniema en 1940 : Costermansville, Kamituga, Sake, Kasongo et Kalehe
819 Généralités sur les routes du Kivu
820 Entretien des routes
Signalisation des routes (croquis des plaques)
Classification routière de 1956 : routes interterritoriales, routes interprovinciales, routes provinciales
864 Entretien SABENA
906 Activités Cefaki
907 Historique Cefaki
920 Cefaki
951 Liaison Congo-Angleterre
Pont sur le Lualaba à Kindu : Projet
Pont sur l'Elila à Kalole
990 CNKi : Construction des routes, rapports du Conseil de gérance et du Collège des Commissaires présentés à l'Assemblée Générale ordinaire 1938 et 1939
Organisation des transports au Congo Belge par M.E. Dangotte

Plan léopoldien des transports
994 Approvisionnement en carburant
1003 Travaux publics : divers projets aérodromes
Ord. sur la taxation du permis de conduire (1954)
1014 Plan décennal
1036 Port de Baraka : correspondances diverses
1042 Correspondances 1954 : Offres des bureaux d'études
Interventions des bureaux d'études privés dans l'exécution du Plan décennal
Convention sur l'étude de l'axe routier Stanleyville-Costermansville
Recherche sur le carburant au Congo
Mémorandum sur la construction et l'aménagement du réseau routier
1070 Port d'Uvira : correspondances diverses (1918-1928)
Port de Kindu : correspondances diverses (1927)
1086 Garage SEDEC de Bukavu : construction, exploitation et contentieux
1089 Ports du lac Kivu. Généralités (1932-1935)
1092 Pont sur le Lualaba à Kindu
1er Congrès national de la route à Liège en 1930
2e Congrès national de la route à Liège en 1934
1107 Correspondances diverses
1136 Responsabilités des transporteurs
1143 Etude route de Shabunda (1934)
Routes en province de Costermansville (1932-1938)
1147 Développement du réseau routier au 31 décembre 1937
1160 Programme routier : Etudes pour l'amélioration des routes en terre (1946-1948)
Signalisation routière
Organismes de transport
Nombre de véhicules en circulation au 31 décembre 1947
1179 Transports : règlement général et tarifs (1926-1938)
Transport inter régional (1933)
1200 Rapport du Comité permanent des transports (1935) : Commission des transports
Trafic routier
Conditions de voyage des prêtres noirs (plaidoirie du Vicaire apostolique du Haut Congo, V. Roelens, 16 juillet 1926)
1201 Transport : garages
Généralités sur les routes de la Province de Costermansville (1936)
Programme routier : Routes axiales interprovinciales (1934)
Remboursement des frais de construction et d'entretien des routes aux Sociétés (1940)

Rapport d'inspection d'Emile Dangotte, inspecteur général de la Colonie sur l'évolution du nord du Kivu (1928)
1225 Plans des villes de Costermansville et d'Elisabethville
Stabilisation des eaux du lac Tanganyika
1235 Routes en Province de Costermansville (1934-1937)
Classifications des routes du Kivu-Maniema
Route Kindu-Pangi (télégramme)
Personnel travaux publics : Routes du Maniema et recrutement des chômeurs
Plan projet des routes (1928)
Système breveté du Colonel P. Algrain
Convention entre Colonie et sociétés minières
1240 Ponts provisoires et ponts définitifs
1249 Transport du carburant par la voie nationale (1956) et distribution
1272 Voirie Goma, Kisenyi et Rutshuru (1934)
Route Uvira-Kamaniola-Costermansville (1929-1931 : élargissement et tonnages transportés
Extension du réseau au Congo belge (1922-1935)
1273 La traversée des rivières : correspondances et travaux
1297 Chemin de fer du BCK
1353 Ponts provisoires et définitifs
1483 CEFAKI : conditions de voyage des Noirs
1535 Programme routier de la Province de Costermansville (1933-1939)
1536 Histoire de l'OTRACO,
Gare routière à Bukavu

1.1.2. Fonds Agriculture

187 Protection de la faune. Mesures sur la chasse
422 Rapport sur la période antérieure à la création du PNA
Décret royal de 1925 sur la création du PNA
Déforestation
Réserves forestières du bassin du lac Kivu
598 Décret sur l'exploitation des forêts domaniales (1936)
Création des réserves forestières au Kivu (Décrets 1932, 1933, 1935, 1936, 1937, 1938, 1940)
Politique forestière et reboisement
602 Rapport de prospection forestière réalisée par le CNKi sur la région côtière du lac Kivu en 1932
Etat de la forêt du bassin du lac Kivu (1947-1960)
645 Mission antiérosive (MAE)

649 Déboisement
1233 Conférence du Professeur Toulon

1.1.3. Fonds Gouvernement Général

1536 Historique de l'OTRACO (1930-1960)
3592 Construction Plaine d'aviation de secours de Kalehe
6668 Développement du réseau routier
8884 Routes vers Kindu
13894 Transport sur chariots dans le District du Maniema (1925)
13196 Primes démobilisation aux successeurs des porteurs (1914-1919)
14667 Routes minières
14725 Route Uvira-Bukavu
Chariots à bœufs au Kivu et au Maniema
14757 Routes Kampene-Kama et Wamaza-Saramabila
14788 Etapes de construction de la route Kabambare-5e parallèle
Exploitation minière à Kamituga, siège de la MGL/sud
Projet route Rutshuru-Mbarara en Uganda
Reconnaissance du tracé de la route Kabambare-Albertville
14796 Routes en Territoire de Kibombo (1934)
Accident sur la route Kasongo-Kibombo (6 juillet 1935)
Rapports d'inspection des routes Kindu-Elila et Kindu-Shabunda
Routes MGL/Nord
Elargissement des routes
Lancement des ponts sur diverses rivières
15292 RIL : subsides et participation des usagers (caisse routière)
15801 Routes du Kivu (1930)
15802 Routes minières au Maniema (1930)
Rapport du CNKi sur le camp Kabasha (1930-1931)
15951 Concurrence route-rail au Kivu-Maniema
16080 Correspondances du Percepteur des postes d'Uvira
16081 Portage
18667 Production minière au Maniema (1940, 1954)
18668 importations et exportations du Kivu et du Maniema (1940, 1949, 1950)
18702 Reconnaissance et étude de rentabilité des routes du Territoire de Kibombo
19200 Economie : contrôle essence dans toutes les provinces (1943-1945)
Situation routes MGL
20199 Portage, Déforestation (lettre du 9 décembre 1929)
Route Bukavu-Uvira

20511 Plaine d'aviation de Kamembe
20514 Plaine d'aviation de Kindu : allongement piste, projet 1939
20515 Liaisons aériennes du Kivu
Plaines de secours de Lueki et de Monganga
20516 Plaines d'aviation de Katanda et Vieux Beni
20521 Plaine d'aviation de Kamembe
20524 Allongement Plaines d'aviation de Goma et de Kindu
20526 Aérodrome d'escale de Kalima (Kinkungwa)
20527 Plaine d'aviation de Kamembe
20528 Plaine d'aviation de Luvungi
22573 Route Sake-Bukavu
Route Bukavu-Uvira (1922)
25302 Programme provincial de répartition de véhicules de la Colonie

1.1.4. Fonds Rapports du Congo Belge

a. Rapports RA/CB

Rapp. Ann (195)1 Conseil de la Province de Costermansville en 1945
Rapp. Ann (195)2 Conseil de la Province du Kivu en 1948
Rapp. Ann (195)3 Conseil de la Province du Kivu en 1949
Rapp. Ann (39)1 Conseil de la Province de Costermansville en 1946
Rapp. Ann (39)2 Conseil de la Province du Kivu en 1947
Rapp. Ann (39)3 Conseil de la Province du Kivu en 1950
Rapp. Ann (39)4 Conseil de la Province du Kivu en 1951
Rapp. Ann (39)5 Conseil de la Province du Kivu en 1952
Rapp. Ann (194)3 Conseil de la Province de Costermansville en 1940
Rapp. Ann (194)4 Conseil de la Province de Costermansville en 1943
Rapp. Ann (194)5 Conseil de la Province de Costermansville en 1944
Rapp. Ann (38)1 Conseil de la Province de Costermansville en 1937
Rapp. Ann (38)2 Conseil de la Province de Costermansville en 1938
Rapp. Ann (38)3 Conseil de la Province de Costermansville en 1939
Rapp. Ann (38)4 Conseil de la Province de Costermansville en 1941
Rapp. Ann (38)5 Conseil de la Province de Costermansville en 1942
Rapp. Ann (39)1 Conseil de la Province de Costermansville en 1946
Rapp. Ann (39)2 Conseil de la Province de Costermansville en 1947
Rapp. Ann (39)3 Conseil de la Province du Kivu en 1950
Rapp. Ann (39)4 Conseil de la Province du Kivu en 1957
Rapp. Ann (39)5 Conseil de la Province du Kivu en 1952
Rapp. Ann (40)1 Conseil de la Province du Kivu en 1953

Rapp. Ann (40)2 Conseil de la Province du Kivu en 1954
Rapp. Ann (40)3 Conseil de la Province du Kivu en 1955
Rapp. Ann (49)3 Conseil de la Province de Stanleyville en 1932
Rapp. Ann (49)2 Conseil de la Province de Stanleyville en 1929
Rapp. Ann (49)1 Conseil de la Province de Stanleyville en 1928
Rapp. Ann (49)1 bis Conseil de la Province de Stanleyville en 1927
Rapp. Ann (41)1 Conseil de la Province du Kivu en 1955
Rapp. Ann (41)2 Conseil de la Province du Kivu en 1956
Rapp. Ann (42)1 Conseil de la Province du Kivu en 1957
Rapp. Ann (42)2 Conseil de la Province du Kivu en 1958
Rapp. Ann (44)1 Conseil de la Province du Kivu en 1959
Rapp. Ann (44)3 Conseil de la Province du Kivu en 1959
Rapp. Ann (73)5 Route Costermansville-Uvira 1951-1952
RA/CB (75)18 Rapport de la situation économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi en 1958
Rapp. Ann (75)1 Renseignements généraux sur la situation économique de la colonie au 31décembre 1944
RCB (195) Conseil de la Province de Costermansville en 1945
RCB (195)2 Conseil de la Province du Kivu en 1948
RCB (195)3 Conseil de la Province du Kivu en 1949
RA/CB (244) Divers : Travaux 1954 exécutés ou achevés en 1955
Travaux commandés en 1955 et exécutés ou achevés en 1956
Asphaltage de la voirie de Bukavu, Kindu, Goma
RA/CB(246) Divers
Postes au Kivu : Rapports annuels 1950, 1952, 1953,
Rapports annuels du service médical du Kivu (1958) : Collecte des eaux usées et des immondices, les maladies
RA/CB (246)1 Service médical du Kivu : Rapport annuel 1954 : hygiène (égouts, latrines publiques à Kadutu, campagne de lutte contre les mouches)
RA/CB (246)3 Direction du service médical du Kivu : rapport annuel 1953
RA/CB (246)4 Direction du service médical du Kivu : rapport annuel 1956 (camp policier, collecte des matières usées, latrines, ordures ménagères, lutte contre les mouches depuis 1953)
RA/CB (246)6 Direction du service médical du Kivu : rapport annuel 1958
IRCB (718)38 Commission d'enquête sur le portage vers le Tanganyika
IRCB (722)68 Lettre de Baerts à Léopold II du 2 juillet 1901 sur les problèmes de transport au Kivu-Maniema (Ruzizi-Kivu)
RC/39 (126)2 Rapport du service de l'hygiène

b. Rapport AIMO

Rapp. Ann (120bis)9 Rapport AIMO 1930 Territoires de Buhavu et de Rutshuru
(situation des chantiers routiers, routes et maladies, routes et développement économique)
Rapp. Ann (129bis)9bis Rapport AIMO 1931, Rapport général sur l'administration du District du Maniema
Rapp. Ann (120bis)10 Rapport AIMO 1934 , Etat d'esprit politique dans les territoires
Regroupement des villages
Amélioration des routes et protection des indigènes
Reboisement et expansion de la maladie du sommeil
Rapp. Ann (120bis)11, Rapport AIMO 1936, Liaison routière Kindu-Shabunda
Regroupement de villages
Maladies
Tourisme
Camps d'acclimatation des recrues
Rapp. Ann (120bis)12 Rapport AIMO 1938, Inspection des chefferies par les agents coloniaux
Déplacement des villages
Portage et création ces marchés
Recrutement de la main-d'œuvre
Rapp. Ann (120bis)14, Rapport AIMO 1940, Inspection des chefferies
Populations des entités administratives
Déplacement des villages
Portage
Rapp. Ann (120bis)15, Rapport AIMO 1941, Inspection des chefferies
Rapp. Ann (120bis)16, Rapport AIMO 1942, Inspection des chefferies
Population du CEC de Costermansville
Déplacement des villages
Rapp. Ann (73)2, Rapport AIMO 1951, Réorganisation administrative et territoriale.
Transfert du chef-lieu du District du Maniema de Kasongo à Kindu et création du District du Nord-Kivu
Rapp. Ann (73)3, Rapport AIMO 1952, création du Territoire de Goma
Rapp. Ann (73)4, Rapport AIMO 1953, Nombre de bicyclettes au Kivu
Rapp. Ann (73)5, Rapport AIMO 1954, Création du Territoire de Walikale

c. Affaires Indigènes

Ai (1385) Lettre du Colonel Bem Vermeulen, V. sur les problèmes coloniaux
Trypanosomiase

Routes et portage
Causes de la propagation des maladies
Administrateurs des Territoires et routes
Construction des routes et dégradation des sols
Entretien des voies de communication (1928)
Correspondances diverses (1928)
Rémunération des cantonniers

Ai (1389) Exode rural (1923)
Projet de décret sur les agglomérations extra-coutumières formées de gens de couleur et qui porteront le nom de communes indigènes

Ai (1396) Isolement des malades indigènes chroniques contagieux ou dangereux (1930)
OCA : Habitat des Congolais (1956)
Amélioration des conditions des populations indigènes
Routes automobiles, portage et problèmes routiers
Erosions et manque de fertilité des sols
Travail obligatoire

Ai (1403) Impôt indigène
Mouvement des populations au Kivu-Maniema (1933)
Politique indigène : déplacement des villages pour motif d'hygiène (1923)

Ai (4743) Drame à Bukavu (amitié africaine) 1956

d. Rapports Annuels des TP (174)

1936 Routes en construction
Inspection des routes par les services provinciaux des Travaux publics

1939 Routes locales et interdistricts en construction

1940 Routes en construction

1941 Situation du réseau routier en 1941 : routes en construction et entretien

1942 Situation du réseau routier en 1942

1943 Situation du réseau routier en 1943

1944 Situation du réseau routier en 1944

1945 Situation du réseau routier en 1945

1946 Situation du réseau routier en 1946

1947 Situation du réseau routier et de la voirie en 1947

1949 Routes en construction

1950 Situation du réseau routier en 1950
Voirie de Goma

1952 Chantiers ouverts au Kivu-Maniema
Routes en construction

Amélioration des routes existantes
Voirie en 1952
Entretien des routes (coût moyen kilométrique)
1953 Routes et ponts construits
Matériels routiers
Bacs du Kivu
1954 Réseau routier de la Province du Kivu

1.1.5. Fonds privés consultés aux Archives africaines

a. Papiers Bertrand

778 Rapports sur le portage

b. Fonds Mission

(572)59 Les chariots au Maniema
Portage : Plaidoirie de Mgr. Roelens et réponse du roi Léopold II
Portage : prestation comme les autres (1906)
Conséquences du portage

1.2. Archives privées consultées en dehors des Archives Africaines

1.2.1. Papiers Paul Quinet à Namur (Belgique)

Note de G. Feytmans, Inspecteur royal de la colonie en matière des Travaux publics, pour la 6e direction générale sur le signalement de P. Quinet, Administrateur de Territoire [ca 1955], 100 p.

1.2.2. Photothèque des Pères Blancs de Namur

30 photographies prises pendant la période coloniale, représentant la route, les ponts, les paysages, les moyens de transport, les plantations d'eucalyptus, etc.

2. DÉPÔTS D'ARCHIVES DÉPOUILLÉS AU CONGO

2. 1. Archives officielles

2.1.1. Archives du Gouvernorat de Province du Sud-Kivu à Bukavu

Dossier comptes rendus

6 comptes rendus manuscrits du Conseil de province 1946, 1949, 1950, 1951, 1955, 1957

2.1.2. Archives du Gouvernorat du Maniema à Kindu

Dossier lotissements en groupement des Nonda en territoire de Kasongo

Correspondances diverses

Dossier feu de brousse

Lettre du Gouverneur de Province M. Liesnard, aux A.T. sur le feu de brousse, 1937.

TAULLY, Lettre n° 406/083/58, transmission détenus pour délit de feu de brousse.

Dossier culture du coton

COTONCO, protocole d'accord

COTONCO Maniema, Programme sur la production de la culture cotonnière

Livrets des planteurs du coton.

2.1.3. Archives de la Division provinciale de l'économie à Bukavu

Farde Liste des firmes et établissements, territoire de Bukavu, Rapport annuel 1956.

Rapport annuel des affaires économiques, 1926, 1928, 1950, 1956, 1957, 1959.

2.1.4. Archives de la Division provinciale des titres fonciers à Bukavu

Dossier Cinyamuzige

Document de cession de Cinyamuzigze à Pierre Bormans

Croquis de la concession

Occupation et exploitation de la concession

Usine à café de Cinyamuzige

2.1.5. Archives de la Division provinciale de l'intérieur à Bukavu

Dossier AIMO
Copie du Registre des renseignements politiques du Territoire de Shabunda intéressant la chefferie des Wamuzimu
Rapport AIMO territoire d'Uvira 1919
Rapports d'inspection des territoires, chefferies et secteurs
Signalisation routière à Bukavu
Rapports sur l'entretien des routes en chefferie Wakabango, Bakute, Bwito, Bakano, Bakisi, Bakusu, Bangobango, Wasongola.

Dossier secte secrète : Nzambi Ka Vanda dans les centres miniers

Dossier rapports administratifs de la Province : Rapport annuel 1937, 1956

2.1.6. Archives de l'Inspection provinciale de l'agriculture, eaux et forêts à Bukavu (AIPAEF)

Dossier fermes du Kivu : Fermes tenues par les colons : exploitation, production
Dossier coupe de bois : Permis de coupe de bois gratuits, 1959.
Dossier rapports d'inspection
Rapport d'inspection sur les conséquences de la déforestation, Territoires de Kalehe, Masisi, Kabare et Uvira, 1940.
Rapports du service de l'agriculture et de l'élevage (1934-1956)

Rapports sur la lutte antiérosive

2.1.7. Archives de la Sous-région du Sud-Kivu conservées à la Bibliothèque centrale de l'ISP/Bukavu

4 volumes des rapports AIMO sur les chefferies des Barundi et des Bafulero du Territoire d'Uvira

2.2. Archives des entreprises et des missions

2.2.1. Archives de l'Office des routes, Brigade de Bukavu

Densité des routes et projet de modernisation du réseau routier (Plan décennal)

Rapport de l'Office des routes sur la densité du réseau routier de la Province du Kivu, 1972

2.2.2. Archives de la SOMINKI à Kamituga

Dossier personnel : Travailleurs du Ruanda-Urundi et des autres territoires

2.2.3. Archives de l'Estagrico à Uvira

Dossier COTONCO : Transport du coton

2.2.4. Archives de l'ICCN à Goma

Dossier Parc National Albert
Prise en charge des touristes au Kivu.

Routes et pistes dans le Parc National Albert.

2.2.5. Archives du PNVi à Rumangabo

Registres des touristes du 1934 à 1959 dans les stations de Rwindi, Rumangabo et Mutsora.

2.2.6. Archives de l'archidiocèse de Bukavu

Histoire générale du Vicariat du Kivu

2.2.7. Archives de la maison provinciale des Pères Blancs à Bukavu

Diaires
Correspondances diverses

B. SOURCES EDITEES

1. Sources officielles imprimées

1. BANQUE DU CONGO BELGE, « *Bulletin mensuel*, 1950-1959.
2. BUREAU DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Bilan 1965-1970*, Kinshasa, s.e., s.d.
3. CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS, *Rapport annuel sur l'administration du Congo Belge présenté aux chambres législatives*, Bruxelles, 1916-1959.
4. *Codes et lois du Congo belge* par Strouvens, L en 1943.
5. COMITE PERMANENT DE COORDINATION DES TRANSPORTS AU CONGO BELGE, *L'organisation actuelle des transports au Congo Belge*, Bruxelles, 1930.

6. CONGO BELGE, Affaires économiques, *Statistiques de véhicules à moteur*, Léopoldville, 1959.
7. CONGO BELGE, *Bulletin agricole*, 1936, 1946, 1949, 1950-1959.
8. CONGO BELGE, *Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge*, Bruxelles, De Visscher, 1949.
9. CONGO BELGE, *Bulletin mensuel des statistiques du Congo belge et du Ruanda-Urundi,* 1950-1959.
10. CONGO BELGE, Province du Kivu, service provincial des Affaires économiques *Rapports annuels*, 1950-1959.
11. CONGO BELGE, SERVICE MÉDICAL, *Rapport sur l'hygiène publique*, 1925-1947 devenu CONGO BELGE, DIRECTION DES SERVICES MÉDICAUX, *Rapports annuels*, 1948-1958.
12. DIRECTION DES ETUDES ECONOMIQUES, *La situation du Congo belge et du Ruanda-Urundi en 1957*, Bruxelles, 1958.
13. GOUVERNEMENT GÉNÉRAL, AFFAIRES ECONOMIQUES, DIRECTION DES STATISTIQUES, *Bulletin mensuel des statistiques générales du Congo belge et du Ruanda-Urundi*, juillet 1959, 169 p.
14. INFORCONGO, *La situation économique et financière du Congo*, Bruxelles, 1960.
15. INSTITUT DES PARCS NATIONAUX DU CONGO BELGE, *Convention internationale, loi, décrets, arrêtés et ordonnances réglant la protection de la nature au Congo Belge et dans le territoire sous mandat du Ruanda-Urundi*, Imprimerie de l'Académie royale des Sciences d'Outre-mer, Bruxelles, 1941.
16. MINISTÈRE DES COLONIES, *Bulletin officiel du Congo* 1920-1924, devenu *Bulletin officiel du Congo belge et Ruanda-Urundi* 1925-1960.
17. MINISTÈRE DES COLONIES, *Guide pratique à l'usage des candidats colons désireux de s'établir au Congo Belge*, Bruxelles, Imprimerie Liberator, 1951, 69 p.
18. MINISTÈRE DES COLONIES, *La situation économique du Congo belge,* 1950-1959.
19. *Moniteur agricole*, 1933-1942, 1945-1956.
20. MINISTÈRE DES COLONIES, *Guide pratique à l'usage des candidats colons désireux de s'établir au Congo Belge*, Bruxelles, Imprimerie Liberator, 1951, 69 p.
21. PROVINCE DU KIVU, *Comptes rendus des Conseils de province*, 1940-1956.
22. PROVINCE DU KIVU, *Rapports économiques de la Province du Kivu*, 1936-1940.
23. PROVINCE DU KIVU, *Document statistique*, 1957.
24. PROVINCE DU KIVU, *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, Bukavu, 1957.
25. *Renseignements de l'Office Colonial*, extraits dans la revue Congo 1920-1927. En 1928, il devient *Bulletin de l'Office colonial*, 1928, 1930, 1933, 1935 1950-1960.
26. ROYAUME DE BELGIQUE, MINISTÈRE DES COLONIES, *Aperçu sur l'économie agricole de la Province du Kivu*, Publication de la Direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, Bruxelles, 1950, 1951, 1956, 1956, 1959.

27. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL, *Bulletin Administratif et commercial du Congo belge 1912-1927* qui devient *Bulletin administratif du Congo belge,* 1928-1959.

2. Sources privées éditées

1. *Bulletin d'informations pétrolières de la société congolaise des Pétroles Shell*, n° 8, mars-avril 1946, pp. 1-16.
2. CNKi, *L'appel du Kivu*, Bukavu, s.e., s. d., pp. 11-12.
3. CNKi, *Rapport du Conseil de gérance et des commissaires (exercice 1946)*, Bruxelles, 1946
4. CNKi, *Rapports du Conseil de gérance et du Collège des commissaires présentés à l'Assemblée générale,* Bruxelles, CNKi, 1929, 1920.
5. CNKI, *Vingt ans d'activité en matière de colonisation européenne (1928-1948)*, Les presses de H. Wellens et W. Godenne, Bruxelles, 1948.
6. *Otraco*, bi-mensuel de l'Office d'Exploitation des Transports Coloniaux, n° 21, 24, 27, 29, 31, 1953-1955.
7. *Touring Club du Congo belge,* Bimensuel puis mensuel informant les Belges sur le tourisme au Congo, 1933, 1941, 1947, 1958

3. Presse (Magazines, Journaux et Coupures de journaux)

1. *L'Actualité congolaise*, n° 43, du 5 mai 1952.
2. *Cahiers belges et congolais*, n° 15, 1951.
3. *Congo* (1920-1940), *devenu Zaïre* (1947-1961).
4. *Journal Métropole*, n°21 du 22 août 1945 et n° 17, 1954.
5. *L'Echo du Kivu*, créé en 1939 par les Colons du Kivu et publié à Costermansville, tous les numéros
6. *La Voix du Congolais,* un mensuel pour les Congolais et par les Congolais, à partir de 1945, tous les numéros.
7. *Le Courrier d'Afrique*, un quotidien de tendance catholique publié à Léopoldville à partir de 1930, tous les numéros.
8. *Revue Economique Internationale*, 20e année, vol. I., n° 2, février 1928.
9. *Spore, Le Magazine du développement agricole et rural des pays ACP*, numéro hors-série, août 2010.

C. TRAVAUX-SOURCES

1. BAECK, L., *Etude socio-économique du centre extra-coutumier d'Usumbura*, Mémoire IRCB présenté à la séance du 16 juillet 1956, 154 p.
2. BAUMER, G., *Les Centres extra-coutumiers du Congo belge*, Bruxelles, Ed. Domat-Montchrestien, 1939, 239 p.

3. BEELARTS, M., « Emploi de l'huile de palme éthanolisée pour l'alimentation des moteurs Diesel », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. XIV, n° 2, 1943, p. 458.
4. BRASSEUR, J.P., « Les paysannats indigènes de la province du Kivu », in *Problèmes d'Afrique centrale*, 6e année, n° 21, 1953, pp. 200-205.
5. CAMPREDON, E., *Rôle économique et social des voies de communication*, Paris, Dunod, 1899, 515 p.
6. CAMUS, M.C., « La Compagnie des Chemins de fer du Congo supérieur au Grands-Lacs Africains », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. IX, n° 2, 1938, pp. 511-512.
7. CAMUS, P., « Les chemins de fer et l'activité économique aux colonies », in *Congo*, t. II, n° 5, décembre 1936.
8. CAYEN A., « La main-d'œuvre indigène au Congo », in *Congo*, vol. 1, n° 4, 1923, pp. 83-93
9. CORBISIER, F., "Notes complémentaires sur les paysannats du Kivu", in *Problèmes d'Afrique centrale*, 6e année, 1953, pp. 206-209.
10. CORBISIER, F., « La propriété foncière et le paysannat indigène chez indigènes d'origine Barega », in *Problèmes d'Afrique centrale*, n° 19, 1953, pp. 6-15.
11. DE BOISSIEU, J.L., L'assurance auto face à la baisse des accidents de la route, in *Revue d'économie financière*, n° 2, 1935.
12. DE JONGHE, E., *L'enseignement des indigènes au Congo belge*, Bruxelles, Institut colonial international, 1931, 113 p.
13. DE SOIGNIE, J., « Histoire des voies de communication, par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut », in *Mémoires et publications de la société des sciences, des arts et des lettres du Hainaut*, 3è série, t. 9, 1873, pp. 127-133.
14. DE WILDEMAN, M.E., « Protection de la Nature, protection de l'Agriculture. Les problèmes qu'elles soulèvent », *Extrait du Bulletin de l'IRCB*, t. IV, n° 2, 1933, pp. 386-397.
15. DEHOUX, E., *Un reportage critique : L'Afrique centrale à la croisée des chemins*, tome 1 : *Congo Belge : Les zones de colonisation : Ituri, Kivu, Katanga ; Léopoldville et le Gouvernement Général. Les Rhodésies. Illustrations photographiques*, Bruxelles, R. Stoops, 1950, 223 p.
16. DESAILLY, M, « Les chaussées romaines de Bavay n'ont-elles pas une origine préhistorique? », *in Bulletin de la Société préhistorique de France*, t. 18, n° 7, 1921, pp. 156-162, DOI : 10.3406/bspf.1921.13287, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/bspf_0249-7638_1921_num_18_7_13287), consulté le 2 décembre 2014.
17. DEVIGNAT, R., *La peste antique du Congo Belge dans le cadre de l'histoire et de la géographie*, IRCB, Section des Sciences Naturelles et Médicales, in-8°, XXIII, 4, Bruxelles, 1953, 48 p.

18. DEVROEY, E. J., « Les routes au Congo belge », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, pp. 81-94.
19. DEVROEY, E-J. et VANDERLINDEN, R., *Le Bas-Congo, artère vitale de notre colonie*, Bruxelles, Goemaere, 1951, 350 p.
20. DEVROEY, E-J., *Le réseau routier au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, IRCB, Section des Sciences techniques, Mémoire, Collection in-8°, Tome II, fascicule 1, 1939, 218 p.
21. DEVROEY, E-J., *Réflexions sur les transports congolais à la lumière d'une expérience américaine*, in Mémoires, IRCB, Coll. In-8°, t. V, fasc. 4 et dernier, Bruxelles, Bruxelles, G. Van Campenhout, 1949, 96 p.
22. DEVROEY, E-J., *Nouveaux systèmes de ponts métalliques pour les Colonies et leur influence possible sur l'évolution des transports routiers au Congo Belge et au Ruanda-Urundi*, Mémoires, IRCB, Coll. In-8°, t. VI, fasc. 5 et dernier, 1947, 97 p.
23. DEVROEY, M., « Contribution à l'étude des sols. La stabilisation des routes au Congo belge, in *Bulletin des séances de l'IRCB*, XII, n° 1, 1941, pp. 112-133.
24. DEVROEY, M., « Le lac Kivu », in *Congo*, t. II, n° 2, 1939, pp. 190-197.
25. DEVROEY, M., « Transports et travaux publics », in *Congrès colonial national*, V^e session, n° 36, 1940, 29 p.
26. DUREN, A., « Essai d'étude sur l'importance du paludisme dans la mortalité au Congo belge », in *Bulletin de l'IRCB*, xxii(1951)1, pp. 704-718
27. DUREN, A., « Un essai d'étude d'ensemble du paludisme au Congo belge », in *Institut Royal Colonial belge(IRCB*), v(1937), 86 p.
28. DUTRON, Ph., *Kivu, terre promise*, Bruxelles, Editions de Belgique, 1934, 257 p.
29. ELOY, E., « Les lotissements agricoles et le paysannat dans le District du Maniema », in *B.A.C.B*, vol. XLIV, n° 6, décembre 1953, 1249 p.
30. FEYTMANS, G., "La rentabilité des routes au Congo belge (Note présentée par M. E.-J. DEVROEY) », in *Bulletin des séances de l'Académie royale des Science coloniales*, Nouvelle série, t. IV, n° 2, 1958, pp. 482-499.
31. DE FOVILLE, A., *La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales*, Paris, 1879, 460 p.
32. FSKI, *Vingt ans d'activité au service des populations du Kivu*, Bruxelles, 1952, 52 p.
33. GAILLEZ, L., « Monographie forestière du Maniema », in *Bulletin agricole du Congo belge*, n° 2, 1955.
34. GENICOT, L., *Histoire des routes belges depuis 1704*, Bruxelles, Collection Nationale, Office de publicité, 1948, 78 p.
35. GERMAIN, R., "Les forêts congolaises", in *Belgique d'Outre-mer*, 14^e année, n° 291, juin 1959, pp. 337-408.
36. GEVAERTS, F., *Vade-Mecum à l'usage des fonctionnaires et agents territoriaux du Congo Belge*, Costermansville, s.e., 1951.

37. GHILAIN, J., L'organisation des transports des produits agricoles au Congo Belge, in Bulletin agricole du Congo belge, vol. XXIX, n° 2, juin 1938, pp. 323-332.
38. GILLARDIN, J., « Le régime forestier au Congo Belge », in *Belgique d'Outre-mer*, 14ème année, n° 291, juin 1959, pp. 340-341
39. GILLET, M.P., « Les transports au Congo belge », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, VII-2, 1936, pp. 338-385.
40. HARROY, J.P., *Protégeons la nature. Elle nous le rendra*, Textes de quatre conférences données les 18 et 25 Mars 1946 à l'Université coloniale de Belgique, Bruxelles, Institut des parcs nationaux du Congo Belge, 1946.
41. HECQ, J. et LEFEBVRE A., « Eléments de la production agricole au Bushi (Kivu, territoire de Kabare), Recherche de la superficie nécessaire par famille », in *Bulletin agricole du Congo belge*, 1959.
42. HECQ, J., *Le système de culture des Bashi (Kivu, Territoire de Kabare) et ses potentialités*, Bruxelles, Publication de la Direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1958.
43. HERMANS, L., *Résultats des observations magnétiques effectuées de 1934 à 1938 pour l'établissement de la carte magnétique du Congo belge*, *Fascicule II, Kivu. Ruanda. Régions des parcs nationaux (20 janvier 1935-26 avril 1936)*, Bruxelles, Georges Campenhout, 1941
44. HONOREZ, J. et VAN VOLSOM, E., « La route », in *Congrès de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège*, 1947, pp. 46-59.
45. JADOT, O., « Transport sur route au Congo Belge », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. IX, n° 1, 1938, pp. 153-164.
46. JANSSENS, F., *La situation économique de la colonie*, Bruxelles, René Verbergh, 1922.
47. LEBBE, F., *Au fil du rail : l'histoire des chemins de fer du Congo*, Office H' Wauthoz-Legran, 1950, 37 p.
48. LEFEBVRE, J., *Structures économique du Congo belge et du Ruanda-Urundi*, Bruxelles, Editions du Treurenberg, 1955.
49. LEPLAE, E., *La question de transport au Congo belge*, Paris, La Tribune Congolaise, 1913, 68 p.
50. LEPLAE, E., *Le palmier à huile en Afrique. Son exploitation au Congo Belge et en Extrême-Orient*, Institut Royal Colonial Belge, Bruxelles, Section des Sciences Naturelles et Médicales, Mémoires, in-8°, VII, 1939, 108 p.
51. LIÉGEOIS, P., *Reforestation sur grande échelle au Kivu*, Bruxelles, Direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1953, 36 p.
52. LIEUTAGHI, P., *L'environnement végétal : flore, végétation et civilisation*, Neuchâtel, Delachaux et Niestlé, 1972, 124 p.
53. LIPPENS, M., « Notre politique coloniale », in *Revue Economique Internationale*, 20e année, vol. I., n° 2, Février 1928, pp. 229-269.

54. LODE ACHTEN, « De la colonisation européenne au Congo », in *Congo*, Extraits de mars 1935, pp. 1-9.
55. MARZORATI, A. et GELDERS, V « La colonisation nationale du Congo Belge », in *Congo*, Extrait, juillet 1936, pp. 13-26.
56. MINISTÈRE DES COLONIES, *Exposé de la question des chemins de fer*, Bruxelles, 1911, 216 p.
57. MOELLER, A.J., *Le développement économique de la Province Orientale et les voies de communication*, Société Belge d'Etudes et d'Expansion, 1929, 17 p.
58. MOTTOULLE, L., « Pour la protection et l'amélioration des conditions d'existence des populations rurales du Congo belge », in *Bulletin de l'Association des Anciens Etudiants de l'Université de Liège*, s.d, s.n., 12 p [1942]
59. MOULAERT, G., La Politique des voies de communication au Congo Belge, in *Société Belge d'Etudes et d'Expansion*, 7e année, n° 4, Octobre 1913, pp. 3-24.
60. NICOLAÏ, H. et JACQUES, J., *La transformation des paysages congolais par le chemin de fer. L'exemple du B.C.K.*, IRCB, classe des sciences naturelles et médicales, Mémoire, collection in-8°, Tome XXIV, fasc. 1, Bruxelles, 1954, 208 p.
61. PIRON, P. et DEVOS, J., *Codes et lois du Congo Belge*, Bruxelles, Edition lois du Congo Belge, t. I, 1954, 631 p.
62. PRIGOGINE, A., *Concentration des minerais de wolfram et de niobium-tantale au Congo belge et au Ruanda-Urundi*, Académie royale des Sciences coloniales, Classe des sciences coloniales, Mémoires in -8°, Nouvelle série, Tome IV, fasc. 1, 1956, 191 p.
63. PRINCE DE LIGNE, E., *Africa ou l'évolution d'un continent vu des volcans du Kivu*, Bruxelles, Librairie Générale, 1961, 160 p.
64. RAUCQ, P., *Notes de Géographie sur le Maniema*, Mémoires, IRCB, t. XXI, fasc. 7 et dernier, Section des sciences naturelles et médicales, Bruxelles, 1952, 71 p.
65. RODHAIN, J., « Compte-rendu des travaux des commissions chargées d'étudier l'organisation de la lutte contre le paludisme au Congo belge », in *Bulletin de l'IRCB*, n° 22, 1951, pp. 701-750.
66. RODHAIN, J., « Les grands problèmes de l'hygiène et l'organisation du service médical au Congo belge », in *Congo*, II, n°1, juin 1926, pp. 11-20.
67. RODHAIN, J., « Notes cliniques sur la malaria chez les Européens rentrant du Congo belge », in *Annuaire de la Société Belge de Médecine Tropicale*, (1933)13, pp. 421-427.
68. RYCKMANS, P., « Réflexions sur le problème de la main-d'œuvre au Congo belge », *Extrait du Bulletin de l'Institut Royal Colonial Belge*, t. XXIII, fasc. 2, 1952.
69. RYCKMANS, P., *Dominer pour servir*, Bruxelles, Dewit, 1931, 223 p.
70. SCHEBESTA, P., « Blancs et Noirs au Congo belge », in *Congo*, Extrait de mars 1934, pp. 1-20.

71. SCHOTTY, A., *Léopoldville-Kwango-Bas-Congo*, Bruxelles, 2d. Desart Charles, 1956, 126 p.
72. SCHWETZ, J., « Recherche sur le paludisme endémique du Bas-Congo et du Kwango », in *Bulletin de* l'*IRCB*, vii(1938)1, 164 p.
73. SCHWETZ, J., *L'évolution de la médecine au Congo belge*, Bruxelles, Office de publicité, 1946.
74. TONDEUR, G., « Rapport annuel de la mission anti-érosive pour l'exercice 1950 », in *Bulletin agricole du Congo belge*, 1952, pp. 3-35
75. TONDEUR, G., *Erosion du sol, spécialement au Congo Belge*, 3e édition, Publication des services de l'agriculture du Ministère des Colonies et du Gouvernement Général du Congo Belge, Bruxelles, Léopoldville-Kalina, 1954, 165 p.
76. UZANNE, O., *La locomotion à travers l'histoire et les mœurs*, Société d'éditions littéraires et artistiques, Paris, 1900.
77. VAN DE PUTTE, M., "Le Congo belge et la politique de conjoncture" (présenté par E.-J. Devroey), in *Bulletin des séances de l'IRCB*, t. XVI, n° 2, 1945, pp. 476-486.
78. VAN DER KERKEN, G., « Louis Franck (28 novembre 1868-31 décembre 1937) », in *Bulletin des séances de l'Institut Royal Colonial Belge*, n°1, X, 1939, pp. 36-43.
79. VAN DER LINDEN, F., « A propos des sanctions pénales appliquées aux travailleurs indigènes en cas d'indiscipline, dans le cadre du contrat de travail », in *Bulletin de l'Institut Royal Colonial Belge*, t. XXIII, fasc. 2, 1952.
80. VAN DER STRAETEN, E., « Les Sociétés coloniales dans la vie économique et sociale du Congo », in *Bulletin de la Société Royale Belge des Ingénieurs et Industriels*, n° 5, 1937, pp. 435-463.
81. VAN DER STRAETEN, E., Quelques aspects de l'évolution économique et sociale au Congo belge», in *Congo,* t. I, n° 5, mai 1938, pp. 574-580.
82. VAN HOEGAERDEN, J., « Aperçu d'économie coloniale », in *Centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Ecole de Liège (A.I.Lg*), Congrès 1947, Section Coloniale, Liège, 1947, pp. 234-264.
83. VAN LEEUW, L., « Réseau ferré et réseau routier de la Colonie », in *Revue Economique internationale*, 20e année, vol. I, n° 2, février 1928, pp. 289-331.
84. VAN LEEUW, L., « L'Histoire des Travaux Publics au Congo Belge, d'après les Budgets », in *Extrait du 1er Bulletin Technique de 1932 de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Imprimerie Robert Louis, Bruxelles, 1932, pp. 13-31.
85. VAN LEEUW, L., « La question des Transports au Congo, conférence donnée le 27 octobre 1925 à la Société d'Economie Sociale », in *Bulletin de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles spéciales de Louvain*, Bruxelles, Imprimerie Robert Louis, 1926, pp. 33-34.

86. VAN LEEUW, L., La situation économique de la Colonie et les voies de transport, clef de voûte de sa prospérité, *Extrait du Bulletin Technique de l'Union des Ingénieurs sortis des Ecoles Spéciales de Louvain*, Bruxelles, 1932, pp. 1-17.
87. VAN NITSEN, R. (ancien médecin en chef de l'UMHK), Les sociétés coloniales et la crise de la main-d'œuvre indigène, in *Congo*, tome II, n°4, novembre 1938, pp. 447-462.
88. VAN WETTER, L., « A propos de la crise des transports congolais (Note présentée par E.J. Devroey)», in *Bulletin des séances de l'IRCB*, XXIII, fasc. 1, 1952, 21 p.
89. VAN WING, J., « Routes carrossables dans la Mission du Kwango », in *Congo*, Extrait, Avril 1922, pp. 3-13.
90. VAN WING, J., Rapport sur le travail de R.P. J. DENIS, S.J., intitulé « Le phénomène urbain en Afrique centrale », in *Bulletin des séances de l'Académie Royale des Sciences Coloniales*, Nouvelle série, IV, 3, 1958, pp. 568-577.
91. VERSTRAETEN, E., *Six années d'action sociale au Maniema (1948-1953)*, Kalima, 1954.
92. VIDAL DE LA BLACHE, P., « Les grandes agglomérations humaines (Premier article) : Afrique et Asie », in *Annales de Géographie*, 1917, t. 26, n° 144. pp. 401-422.
93. WEULERSSE, J., « L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale », in *Annales de Géographie*, 1931, t. 40, n°227, p. 556, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1931_num_40_227_1110), consulté le 18 décembre 2012.
94. WILDEMAN, M.E., « Protection de la Nature, protection de l'Agriculture. Les problèmes qu'elles soulèvent », in *Extrait du Bulletin de l'IRCB*, tome IV, n° 2, 1933, pp. 385-428.
95. WILS, W. et al., *Le Kivu montagneux : Surpopulation-Sous-alimentation –Erosion du sol (étude prospective par simulations mathématiques)*, ARSOM, Bruxelles, 1986, 201 p.

D. TRAVAUX

1. Instruments de travail

1. ARSOM, *Biographie Belge d'Outre-Mer, t.* VI, 1968, t. 7A, 1973, t. VI-B, 1977, t. VIII, 1998.
2. ARSOM, *Biographie coloniale du Congo belge*, (http://www.kaowarsom.be/).
3. BAKUA-LUFU, B. et al., « L'UNAZA Bukavu et la connaissance du Kivu. Inventaire bibliographique », in *Antennes du CERUKI*, V-2, 1977, pp. 382-468.
4. BROSNAN, A. K. (éd.), *Encyclopedia of American Environmental History*, vol. IV, New York, Facts on File, 2011, p. 1344 p.

5. BUAKASA, G., « Bibliographie des Bashi », in *Centre des Religions africaines*, 1-1/2, 1967, pp. 78-81
6. BUSTIN, E., « Congo-Kinshasa. Guide bibliographique II », in *Les Cahiers du CEDAF*, n° 4, 1971, 72 p.
7. CHRÉTIEN, J.P. (dir.), *Histoire rurale de l'Afrique des Grands-Lacs, Guide de recherches*, Paris, AFERA, Karthala, 1983, 285 p.
8. CORVOL, A., *Les sources de l'histoire de l'environnement. Le XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1999, 497 p.
9. DELZENNE, Y.W. et HOUYOUX, J. (dir.), *Le Nouveau dictionnaire des Belges*, t. 2, Bruxelles, 1998, pp. 205-206.
10. *Dictionnaire Futura-santé* (http://www.futura-sciences.com/magazines/sante/infos/dico/d/medecine-huile-essentielle-8121/), consulté le 8 janvier 2014.
11. *Encyclopédie du Congo Belge*, Bruxelles, Editions Bieleveld, t. I, II, III, éd. 1951
12. ENGELS, « Costermans (Paul-Marie-Adolphe) », in *Bulletin Administratif du Congo Belge*, 1951, pp. 45-50.
13. HEYSE, TH., « A Propos d'un inventaire des archives des Territoires du Congo et du Ruanda-Urundi », ARSC, Bulletin des séances, vol. 4, n°2, 1958, pp. 271-286.
14. KRECH SHERPA et al. (éd.), *Encyclopedia of Word Environmental History*, 3 volume F-N, Routledge, New York, London, 2004.
15. MUTAMBA MAKOMBO, J.M., « Les historiens congolais et les années 1955-1965 », in DUMOULIN, M. et al., *Du Congo belge à la République du Congo (1955-1965)*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang S.A., 2005, pp. 55-74.
16. MVENG, E., *Les sources grecques de l'histoire négro-africaine : depuis Homère jusqu'à Strabon*, Paris, Présence africaine, 1972, 227 p.
17. NICOLAÏ, H. et al., *L'espace zaïrois. Hommes et milieux*, Paris, L'Harmattan, 1996, 607 p.
18. NICOLAÏ, H., « Progrès de la connaissance du Congo, du Rwanda et du Burundi de 1993 à 2008 », in *Belgeo*, n° 3-4, 2009, (http://belgeo.revues.org/7306), consulté le 17 mars 2014.
19. NUYEN, J., *Le problème des routes en régions intertropicales, Enquêtes bibliographiques*, Bruxelles, CEDESA, 1961, 132 p.
20. OCDE, *Atlas régional de l'Afrique de l'ouest*, Paris, OCDE, 2009, p. 129.
21. PEEMANS, F. et LEFEVRE, P.C., « Les sociétés coloniales belges : archives et données bibliographiques (1885-1960) », in *Les Cahiers du CEDAF*, série 5, n° 4/5, 1980, 95 p.
22. PEEMANS, F., *Archives des Ministères des Affaires étrangères des États membres : Belgique*, Bruxelles, s.d. p. 4, http://www.consilium.europa.eu/media/1697398/blue_guide_belgique_fr.pdf

23. POURTIER, R., *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération, La documentation Française, 1995.
24. VAN CHI-BONNARDEL, R. (dir.), *Grand Atlas du continent africain*, Paris, Edition Jeune Afrique, 1973.
25. VAN GRIEKEN, E. et VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *Les archives inventoriées au Ministère des Colonies*, Bruxelles, Mémoire IRCB, Sciences humaines, 1958, 70 p.
26. VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *La colonisation belge en Afrique centrale. Guide des Archives du Ministère des Affaires africaines (1885-1962),* Bruxelles, ministère des Affaires étrangères, 1981, 94 p.
27. VAN GRIEKEN-TAVERNIERS, M., *Supplément au guide des Archives africaines, ministère des Affaires étrangères*, 1983, 16 p.
28. VANTHEMSCHE, G., "The Historiography of Belgian Colonialism in the Congo", in LEVAI, C. (ed.), *Europe and the World in European Historiography,* Pise, Edizione Plus–EC Sixth Framework Network of Excellence CLIOHRES.net, 2006, pp. 89-119.
29. VELLUT, J.L. et al. (dir.), *Bibliographie historique du Zaïre à l'époque coloniale (1880-1960), travaux publiés en 1990-1996*, Louvain-la-Neuve, Tervuren, Centre d'Histoire de l'Afrique et MRAC, 1996, 325 p.

2. Méthodologie

1. ALBARELLO, L. et al., *Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, 1995, 179 p.
2. BATALA MPONDO , G. et al., « Étude exploratoire de la sécurité routière à Brazzaville et à Pointe-Noire en République du Congo », in *Santé Publique*, n° 1, 2014, pp. 71-79.
3. BLONCHET, A. et al., *Les techniques d'enquête en sciences sociales*, Paris, Dunod, 2005, 197 p.
4. CHRÉTIEN, J-P. et TRIAUD, J-L. (dir.), *Histoire de l'Afrique. Les enjeux de mémoire*, Paris, Karthala, 1999.
5. DIBWE DIA MWEMBU, D., « *Jan Vansina et l'histoire orale dans l'univers postscriptural de l'Afrique urbaine. Le cas de la ville de Lubumbashi,* Université de Lubumbashi, s.d., 195 p.
6. DULUCQ, S. et al., *Les mots de la Colonisation*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2008, 128 p.
7. FICQUET, E. et AÏSSATOU MBOJ-POUYE, « Cultures de l'écrit en Afrique. Anciens débats, nouveaux objets », in *Annales HSS*, n° 4, juillet-août 2009, pp. 751-764.
8. GRAWITZ, M., *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 9e édition, 1993, 870 p.
9. JEURISSEN, L., « Expériences de recherche en RDC », in *Civilisations,* vol. 54, n° 1-2, 2006, pp. 33-43.

10. KI-Zerbo, J. (dir.), *Histoire générale de l'Afrique, Volume I : Méthodologie et préhistoire africaine*, Paris, Présence Africaine / Edicef / Unesco, Paris ,1986, 416 p.
11. LUMENGANESO KIOBE A., Propos recueillis par Sylvestre Ngoma dans MUNZELE, MJ. M. et al., *Sur les sentiers de la culture congolaise. Nos hommes de culture nous parlent*, Raleigh, Congo vision, 2009, pp. 82-83.
12. MARROU, H.I., *De la connaissance historique*, Seuil, Paris, 1954, 320 p.
13. METEGUE N'NAH, N., *Principes de l'oralistique. Méthodologie des sources orales.* Editions Raponda-Walker / CERGEP Editions, Libreville, 2004, 64 p.
14. OMASOMBO TSHONDA J. (dir.), *Le Zaïre à l'épreuve de l'histoire immédiate. Hommage à Benoît Verhaegen*, Karthala, Paris, 1993, 310 p.
15. PERROT, C.H., *Le passé de l'Afrique par l'oralité. Analyse bibliographique*, Paris, Documentation française, 1993, 304 p.
16. PERSON, Y., « Tradition orale et chronologie », in *Cahiers d'Etudes africaines*, vol. 2, 1962, pp. 1-13.
17. PINTO, R. et GRAWITZ, M., *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1964, 462 p.
18. QUIVY, R. et VAN CAMPENHOUDT, L., *Manuel de recherche en sciences sociales*. Dunod, Bordas, Paris, 1986, 271 p.
19. REZSOHAZY, R., *Théorie et critique des faits sociaux*, Bruxelles, La renaissance du livre, 1971, 239 p.
20. SABAKINU KIVILU, J., « Paul-Gabriel-Dieudonné Bolya : de l'assistant Médical à l'homme politique », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial* ; Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 235-238.
21. SALMON, P., *Nouvelle histoire de l'Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2007, 299 p.
22. SAMARAN C, *L'Histoire et ses méthodes*. Encyclopédie de la pléiade, volume 11, publié sous la direction de, Gallimard, Paris, 1961, 1771 p.
23. STENGERS, J., « Les malaises de l'Histoire coloniale », *Bulletin des séances de l'Académie royale des sciences d'outre-mer*, 4, 1979., pp. 583-593.
24. TURNER, T., *Ethnogenèse et Nationalisme en Afrique centrale : Aux racines de Patrice Lumumba*, Paris, L'Harmattan, 2000, 456 p.
25. VANSINA, J., *De la tradition orale. Essai de méthode historique*, Tervuren, Musée royal d'Afrique centrale, 1961, 179 p.
26. VELLUT, J.-L., *Guide de l'étudiant en Histoire du Zaïre*, Kinshasa, Centre de Recherches Pédagogiques, 1974, 207 p.
27. VELLUT, J.L, « Matériaux pour une image du Blanc dans la société coloniale du Congo Belge », in PIROTTE, J. (dir.), *Stéréotypes nationaux et préjugés raciaux aux 19e et 20e siècles. Sources et méthodes pour une approche historique*, Louvain-la-Neuve, Leuven : Collège Erasme, Editions Nauwelaerts, 1982, pp. 92-112.
28. VERHAEGEN, B., *Introduction à l'histoire immédiate. Essai de méthodologie qualitative,* Gembloux, J. Duculot, coll. Sociologie Nouvelle, Théories, 1974, 200 p.

29. VERHAEGEN, B., *Femmes zaïroises de Kisangani – combats pour la survie*, Louvain-la-Neuve, le centre d'histoire de l'Afrique, Paris, L'Harmattan, 1990, 291 p
30. VIGOUR, C., *La comparaison dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2005, 335 p.

3. Rapports

1. BANQUE MONDIALE, *Rapport sur les dynamiques de déforestation dans le bassin du Congo : réconcilier la croissance économique et la protection de la forêt*, 2009.
2. CCHST, « Le rapport sur la santé et la sécurité », in *Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail*, vol. 10, n° 6, (http://www.cchst.ca/newsletters/hsreport/issues/2012/06/ezine.html), consulté le 12 octobre 2014.
3. DE WASSEIGE, C. et al. (éd.), *Les forêts du bassin du Congo. Etat des forêts 2008*, Luxembourg, Office des publications de l'union européenne, 2009, 426 p.
4. DE WASSEIGE, C. et al. (éd.), *Les forêts du bassin du Congo. Etat des forêts 2010*, Luxembourg, Office des publications de l'union européenne, 2012, 274 p.
5. Déclaration de Margaret Chan, directrice générale de l'OMS, in HALISSAT Ismaël, Jeune Afrique actualités, http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAWEB20130322104212/securite-routiere-automobile-transports-organisation-mondiale-de-la-sante-securite-routiere-l-afrique-en-tete-de-la-mortalite-sur-les-routes.html, consulté le 17 octobre 2013.
6. OMS, *Communiqué de presse n° 213*, 12 juin 2012, (http://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_F.pdf), consulté le 29 novembre 2014.

4. Ouvrages, articles et actes de colloques

1. ABDELGHANI MOUSTAID, *Étude d'impact socio-économique des routes rurales dans les régions du nord du Royaume*, communication pour le 8e congrès national de la route, Rabat, avril 2010, 9 p.
2. ABDOU BONTIANTI et ISSA ABDOU YONLIHINZA « La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Janvier-Juin 2008, pp. 241-242, (http://com.revues.org/4032), consulté le 01 décembre 2012.
3. ABESSOLO MEWONO, F.-P., *L'automobile au Gabon, 1930-1960*, Paris, L'Harmattan/Etudes africaines, 2010, 404 p.
4. AIDA CHEBBI, « Archiver et après? Marie-Anne Chabin, Paris : Djakarta, 2007. 159 p. ISBN-978-2-9528828-0-4 », in *Archivaria, n° 69, s.d.,* p. 209, pp. 208-2012.

(http://journals.sfu.ca/archivar/index.php/archivaria/article/viewFile/13273/14585), consulté le 14 octobre 2014.

5. ALOKO-N'GUESSAN, J. et KOUMAN KOFFI, M., « Le circuit de distribution des productions halieutiques su Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire », in TIJANI MALAM MOUSSA et al. (dir.), *Echanges et réseaux marchands en Afrique*, Paris, Karthala, 2010, pp. 67-88.
6. ALOKO-N'GUESSAN, J., « Le rôle des voies de communication terrestres dans le processus de maîtrise de l'espace ivoirien », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI J., *L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication*, Karthala, Paris, 2010, pp. 87-103.
7. AMADOU DIOP, *Diagnostic des pratiques d'utilisation et quantification des pesticides dans la zone des Niayes de Dakar (Sénégal)*, thèse de doctorat en chimie analytique, Université du Littoral Côte d'Opale, 2013, (http://www.theses.fr/2013DUNK0341), consulté le 23 septembre 2014.
8. AMINA BACHA, *Exposé étude d'impact des projets routiers sur l'environnement*, USTHB - Géologie de l'ingénieur 2007, Dans la catégorie: Géographie, (http// : www.memoire online.com/sommaire/geographie.html), consulté le 1er décembre 2013.
9. ANDERSON, A.B., *Alternatives to deforestation: Steps toward sustainable use of the Amazon rain forest*, New York, Columbia University Press, 2001.
10. ANDERSON, W., « Where is the postcolonial history of medicine? », *Bulletin of the History of Medicine*, 72-3, 1998.
11. ANDRÉ, J. et BURKE, J., « Développement des services de santé », in JANSSENS, P.G. et al., (dir), *Médecine et hygiène en Afrique centrale de 1885 à nos jours*, vol. 1, Bruxelles, 1992, 99 p.
12. ANGOL, P.G., "The impact of road upon adjacent heathland vegetation: effects on plant species composition", in *Journal of Applied Ecology,* n° 34, 1997, pp. 409–417.
13. ANONYME "Autour d'un livre "AbdouMaliq Simone, For the City Yet to Come : Changing African Life in Four Cities, Durham, Duke University Press, 2004, X-297 p.", in *Politique africaine*, vol. 3, n° 107, 2007, pp. 189-203, DOI : 10.3917/polaf.107.0189, (http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2007-3-page-189.htm), consulté le 8 août 2014.
14. ANONYME « Impact du bruit sur la santé», in *Nuisances-sonore.info*, (http://www.nuisances-sonores.info/pages/impact-bruit-sante/), consulté le 16 décembre 2012.

15. ANONYME « Kabila envisage le regroupement des villages en centres viables », in *Magazine Entreprendre*, 20 octobre 2011, p. 1, (http://www.entreprendre.cd/2011/10/kabila-envisage-le-regroupement-des-villages-en-centres-viables.html), consulté le 5 novembre 2014.
16. ANONYME *Lutte contre l'érosion hydrique, quelques solutions à envisager*, s.d., (http://www.crdg.be/site/images/stories/crdg/publications/fiche-eriosion.pdf), 17 p.
17. ANONYME, E., *Exposé de la question des chemins de fer*, Bruxelles, Ministère des Colonies, 1911, 216 p.
18. ANONYME, *Léopold II et la Force publique 1885-1985, Exposition à l'occasion de 100 ans de la fondation de l'EIC et de la Force Publique*, Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire, 1985, 89 p.
19. ANONYME, « Destruction de la biodiversité », in *Biodiversité et développement durable*, (http://www.vedura.fr/environnement/pollution/pollution-sonore), consulté le 1er décembre 2013.
20. ANONYME, « La nuisance sonore: un risque cardiaque plus important ! », in *Notre-assureur.fr*, 25 juin 2012, (http://www.notre-assureur.fr/madame/la-nuisance-sonore/), consulté le 30 octobre 2013.
21. ANONYME, « La Planète au pillage de Henry Fairfield Osborn Jr », in *Gil conflit*, 7 octobre 2011, (http://www.leconflit.com/article-la-planete-au-pillage-de-henry-fairfielf-osborn-jr-86076609.html), consulté le 30 octobre 2014.
22. ANONYME, « Les nuisances sonores dans les grandes villes et agglomérations », in *Etude,* n° 197, Février 2003.
23. ANONYME, « Pollution sonore et santé », in *Pollution et environnement*, (http://www.vedura.fr/environnement/pollution/pollution-sonore), consulté le 1 er décembre 2013.
24. ANONYME, *Accidents de la circulation : facteurs essentiels et prévention*, (http://fr.wikipedia.org/wiki/Accident_de_la_route), consulté le 12 décembre 2013.
25. ANONYME, *Afrique coloniale : Les transformations sociales, économiques et politiques*, 2002, (http://afrique pluriel.ruwenzori.net/colonial4.htm), consulté le 13 décembre 2012.
26. ANONYME, *Erosion hydrique*, (http://www/memphremagong.org/fr/php), consulté le 15 novembre 2013.
27. ANONYME, *Le SIDA a émergé à Kinshasa* posté le 3 octobre 2014 sur le site jeuneafrique.com (consulté le 9octobre 2014)
28. ANONYME, *L'érosion du sol - Causes et Effets*, (www. Omafra.gov.on.ca./french/engineer/facts/89-064.htm), consulté le 15 décembre 2012.

29. ANONYME, *Transports en Afrique*, 2013, (http://www.africa-onweb.com/economie/transports-afrique.htm), consulté le 29 octobre 2013.
30. AREN, « La gestion différenciée des bords de routes », in *Connaître pour agir,* Rouen, 2003, pp. 1-4, (http://www.arehn.asso.fr/publications/cpa/cpa07.pdf), consulté le 12 octobre 2014).
31. ARLAUD, S. et al., *Rural – urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, 508 p.
32. ASHENDEN, TW et al., "Impacts of vehicle emissions on vegetation", in SURCHAROV, L.J. et BREBBIA, C.A. (éd.), *Urban transport IX: urban transport and the environment in the 21st century*, Advances in transport 14. WIT Press, Southampton, 2003, pp. 313–322.
33. ASSOI ADIKO et CLÉRICI ANDRÉ, *Histoire des peuples noirs*, Abidjan, CEDA-Hatier, 1961, 192 p.
34. ASSUMANI BUDAGWA, *Noirs, Blancs, Métis. La Belgique et la ségrégation des Métis du Congo belge et du Ruanda-Urundi (1908-1960),* s.e, s.l, 2014, 386 p.
35. ATIBT/FAO (eds), "Roads infrastructures in tropical forest", in *Road to development or road to destruction*, Rome, 1999, (http://www.fao.org/docrep/x1361E/x1361e01.htm), consulté le 15 septembre 2013.
36. AUSTIN, G., « African Economic Development and Colonial Legacies », *International Development Policy*, n° 1, 2010, p. 19, (http://poldev.revues.org/78 ; DOI : 10.4000/poldev.78), consulté le 06 novembre 2014.
37. BADO, J-P., *Médecine coloniale et grandes endémies : Lèpre, trypanosomiase humaine et onchocercose*, Paris, Karthala, 1996, 432 p.
38. BAGALWA, M. et al., « Risques potentiels des déchets domestiques sur la santé des populations en milieu rural : cas d'Irhambi Katana (Sud-Kivu, République Démocratique du Congo) », in *VertigO*, vol. 13, n° 2, septembre 2013, (http://vertigo.revues.org/14085), consulté le 18 octobre 2014.
39. BAKAJIKA BANJIKILA TH.., *Epuration éthique en Afrique. Les Kasaïens (Katanga 1961-Shaba 1992)*, Paris, L'Harmattan, 1997, 244 p.
40. BAMBI, M., *Industrialisation autocentrée et développement économique de la République Démocratique du Congo*, Kinshasa, CEPI, 1999, 157 p.
41. BANO NADHEL DIALLO, « Le renouveau de l'élevage au Fouta-Djalon : le retour de la tradition ? », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 217, 2002, pp. 89-104, (http://com.revues.org/1058), DOI : 10.4000/com.1058, consulté le 15 novembre 2014.
42. BARWELL, I., *Le transport et le Village. Conclusions d'une série d'enquêtes-villages et d'études de cas réalisées en Afrique (Burkina, Zambie et Kenya)*, Document de synthèse de la Banque mondiale, 2011, 73 p.,

(http://siteresources.worldbank.org/EXTROADSHIGHWAYS/Resources/tr_village_fr.pdf), consulté le 4 novembre 2014.

43. BASHIZI, C., « Processus de domination socio-économique et marché du travail au Bushi (1920-1945) », in *Enquêtes et documents d'Histoire africaine*, n° 3, 1978, pp. 1-14.
44. BASHIZI, C., « Les paysannats dans les territoires d'Uvira et de Kabare (1941-1959) », in *Antennes*, V-1, 1977, pp. 49-68.
45. BAUR, J., *2000 ans du christianisme en Afrique : une histoire de l'Eglise africaine*, Paulines, Limete-Kinshasa, 2001.
46. BAYART, J.-F., « Hégémonie et coercition en Afrique subsaharienne. La politique de la chicotte », in *Politique africaine*, vol. 2, n° 110, 2008, pp. 123-152. DOI : 10.3917/polaf.110.0123, (http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2008-2-page-123.htm), consulté le novembre 2013.
47. BECK, A., *A History of the British Medical Administration of East Africa 1900-1950*, Cambridge, Harvard University Press, 1970.
48. BECQ, B. et al., "The road maintenance initiative in sub-saharan Africa: an overview", in *Transport, water and urban development Department of The World Bank Transport,* vol. 6, n° 2, RD-15, May 1993, 8 p, (http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1119275973157/td-rd15.pdf), consulté le 16 octobre 2014.
49. BEEL, G., *Histoire du Congo. Formation de la Nation Congolaise*, Namur, ed. Ad. Wesmael-Charlier, 1963, 90 p.
50. BENKIMOUN, P., « Les origines du Sida », in *Le Monde,* 3 octobre 2014, (http://www.lemonde.fr/sante/article/2014/10/03/aux-origines-de-la-pandemie-desida_4500103_1651302.html), consulté le 9 octobre 2014).
51. BENMEZIANE BENCHERKI, « Histoire et voyage. L'autre dans l'historiographie arabe d'hier et d'aujourd'hui », in *Le Télémaque, vol.* 1, n° 41, 2012, p. 93, p. 89-101 (www.cairn.info/revue-le-telemaque-2012-1-page-89.htm, DOI : 10.3917/tele.041.0089), consulté le 25 octobre 2014.
52. BÉRANGER, C., « Transport et pauvreté au Kenya », in *Les Cahiers d'Afrique de l'Est*, n° 31, 2006, pp. 91-110.
53. BÉRANGER, C., *Le rôle du chemin de fer en Afrique. Les cas du Mozambique et du Kenya*, Thèse en géographie, Université du Havre, 2012, 550 p., (http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/10/BERANGER-th%C3%A8se.pdf), consulté le 13 octobre 2014.
54. BERGER, A., « Les impacts du réseau routier sur l'environnement », in *La lettre thématique de l'Ifen (Institut Français de l'environnement)*, n° 114, octobre 2006.
55. BERNAULT FLORENCE, « L'Afrique et la modernité des sciences sociales », in *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 2, n° 70, 2001, pp. 127-138.

56. BIREMBANO BAHATI R., *De la rétrospective à une perspective d'une nouvelle occupation spatiale de la ville de Bukavu*, conférence scientifique présentée le 11 juin 2012 à l'ISP/Bukavu.
57. BIRHAKAHEKA N. et KIRHERO N., « Nyangezi dans ses relations avec le Rwanda » in *Etudes rwandaises*, Vol. XIV, n° 1, UNIRWA, Mars 1981.
58. BISHIKWABO CHUBAKA, « L'évolution administrative du Kivu 1850-1965 », in *Actes du colloque sur la géographie physique et humaine du Kivu (Bukavu, mai –juin 1974)*, CERUKI, ISP/Bukavu, 1974, pp. 8-16.
59. BISHIKWABO CHUBAKA, *Histoire d'un Etat Shi en Afrique des Grands Lacs : Kaziba au Zaïre (ca 1850-1940)*, thèse de doctorat en Histoire, UCL, Louvain-la-Neuve, 1982, 529 p.
60. BISSONETTE, J. A. et ROSA, S. A., « Road zone effects in small-mammal communities », in *Ecology and Society* 14(1): 27, 2009, pp. 1-13, (http://www.ecologyandsociety.org/vol14/iss1/art27/), consulté le 13 novembre 2014.
61. BITUNDU MWANA-THANYA J.P., *Hygiène et assainissement*, texte inédit, Bukavu, 2008, 56 p.
62. BLACK, J., « Britain Since the Seventies », in *Politics and Society in the Consumer Age*, 2007, pp. 69-100. (Historical Abstract)
63. BLANCHART CH. et al., *Le rail au Congo Belge 1920-1945 : une colonie à organiser,* TII, G. Blanchart & Cie, Bruxelles, 1990.
64. BLAZA, O., « Service médical de la société Symétain », in SYMETAIN, *Maniema. Pays de l'étain*, pp. 269-331.
65. BONINI, N., « Un siècle d'éducation scolaire en Tanzanie », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 1, n° 169-170, 2003, pp. 40-62, p. 42, (http://www.cairn.info/revue-cahiers-d-etudes-africaines-2003-1-page-40.htm), consulté le 10 octobre 2014.
66. BOUDOUX D'HAUTEFEUILLE M., « La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française », in Espaces et sociétés, 2014/1 n° 156-157, pp. 177-195, DOI : 10.3917/esp.156.0177, (http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2014-1-page-177.htm), consulté le 28 novembre 2014.
67. BOURRIERES, P., « Les techniques modernes de transports dans les pays en voie de développement », in *Tiers-Monde*, t. 3, n° 12, 1962, pp. 647-661, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/tiers_0040-7356_1962_num_3_12_1102), consulté le 12 novembre 2013.
68. BOUTON, J.-F., *Déplacements et modes de transport dans l'agglomération de Dakar*, Thèse de 3è cycle, Aix, 1982, 363 p.
69. BRAECKMAN, C. et al., *Congo-Zaïre : la colonisation – l'indépendance – le régime Mobutu – et demain ?*, Bruxelles, GRIP, 1990, 165 p.

70. BRAUDEL, F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin, Livre de poche, tome 3, 1979.
71. BRECHON, F., *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450),* thèse pour le doctorat nouveau régime d'histoire, Université Lumière Lyon 2, 2000, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2000/brechon_f#p=376&a=TH.back.3.2.1.1), consulté le 9 octobre 2014.
72. BUSSIÈRE, Y. ET MADRE, J-L. (dir.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, 478 p.
73. CARNIS, L., « Le péage est-il la solution aux problèmes de congestion ? Une perspective critique », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 2, avril 2002, pp. 299-318.
74. CARON, F., *Histoire des chemins de fer en France 1740-1883*, t. 1, Paris, Fayard, 1997, 700 p.
75. CARON, F., *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937,* t. 2, Paris, Fayard, 2005, 1018 p.
76. CHAPEAUX, L.M., *La route Kindu-Bukavu*, Bruxelles, Société des ingénieurs et des industriels, 1960.
77. CHEEK, W.D., "*Roads and turnpikes*", in BROSNAN A. K. (éd.), *Encyclopedia of American Environment History*, Volume IV, New York, Facts on File, 2011, pp. 1128-1129.
78. CHEVALIER, P., « Héritages, transformations des structures agraires et dynamique du tourisme rural en République Tchèque », in *Norois*, vol. 2, n° 211, 2009, pp. 53-65, DOI : 10.4000/norois.2889, (http://norois.revues.org/2889), consulté le 03 novembre 2014.
79. CHRETIEN J.-P., « Joseph Ki-Zerbo, Histoire de l'Afrique noire », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations,* vol. 29, n° 2, 1974, pp. 288-289.
80. CNRS, *L'eau douce, une ressource précieuse : Découvrir l'eau,* Saga science, 2003, (http:/www.cnrs.fr/cw/dossiers/doseau/decouv/degradation/01_qu_est_ce.htm), consulté le 19 octobre 2013.
81. COCHON, A., *Le péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002, 583 p.
82. COFFIN, "From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads", in *Journal of Transport Geography*, n° 15, 2007, pp. 396-406.
83. COHEN, M. et REY, F., « Dynamiques végétales et érosion hydrique sur les marnes dans les Alpes françaises du Sud », in *Géomorphologie : relief, processus, environnement*, n° 1, 2005, consulté le 11 octobre 2012, DOI : 10.4000/geomorphologie.223, (http://geomorphologie.revues.org/223),

84. COKOU KPADE, P. et BOINON, J.-P., « Dynamique des politiques cotonnières au Bénin. Une lecture par la dépendance de sentier », in *Économie rurale*, vol. 1, n° 321, janvier-février 2011, pp. 58-72, (http://economierurale.revues.org/index2949.html), consulté le 20 octobre 2014.
85. COMPAORE, G., « Mobilités et modalités de transport à Ouagadougou », in KENGNE FOUDOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, pp. 135-168.
86. COQUERY-VIDROVITCH, C., (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, 2 tomes, Paris, L'Harmattan, 1996, 168 p.
87. COQUERY-VIDROVITCH, C., « Histoire coloniale et décolonisation. Le cas impérial français », in *Etat des savoirs sur le développement*, Paris, 1993, p. 22, pp. 19-41
88. COQUERY-VIDROVITCH, C., « Construction de l'Etat nation et mutations économiques en Afrique subsaharienne : une histoire imbriquée », in NDAYWEL E'NZIEM, I. et MUDIMBE-BOYI, E. (éd.), *Images, mémoires et savoirs. Une histoire en partage avec Bogumil Koss Jewsiewicki*, Paris, Karthala, 2009, pp. 21-46.
89. COQUERY-VIDROVITCH, C., « De la ville en Afrique noire », in *Annales HSS*, n° 5, septembre-octobre 2006, pp. 1087-1190.
90. COQUERY-VIDROVITCH, C., « Villes coloniales et histoire des Africains », in *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, vol. 20, n° 20, octobre-décembre 1988, pp. 49-73.
91. COQUERY-VIDROVITCH, C., et GOERG, O. (éd.), *La ville européenne outre mers: un modèle conquérant ? XV-XX e s.*, Paris, L'Harmattan, 1996, 302 p.
92. COQUERY-VIDROVITCH, C., *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 1993, 416 p.
93. CORNET, A., «, « Punir l'indigène : les infractions spéciales au Ruanda-Urundi (1930-1948) », *Afrique & histoire*, 2009/1 vol. 7, pp. 49-73. http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2009-1-page-49.htm.
94. CORNET, A. et GILLET, F., « Regards croisés sur le voyage d'Albert et Elisabeth au Congo », in KESTELOOT, CH. (dir.), *Albert et Elisabeth, le film de la vie d'un couple royal*, Bruxelles, Editions Mardaga, 2014, pp. 108-123.
95. CORNET, A. et GILLET, F., *Congo Belge. Entre propagande et réalité 1955-1965*, Bruxelles, Renaissance du Livre, SOMA/CEGES, 2010, 159 p.
96. CORNET, A., *Les femmes et les enfants d'abord ? L'action des missionnaires occidentales pour la protection maternelle et infantile au Rwanda (1920-1940)*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2014, 259 p.
97. CORNET, A., *Politiques de santé et contrôle social au Rwanda (1920-1940),* Paris, Karthala, 2011, 472 p.
98. CORNET, J.R., *Maniema. Le pays des mangeurs d'hommes*, Bruxelles, Editions L. Cuypers, 1952, 347 p.

99. CORNEVIN R., *Histoire du Zaïre. Des origines à nos jours*, Bruxelles, Paris, Hayez, Académie Royale des Sciences d'Outre-mer, 1989, 635 p.
100. CRIGNON, A., « Lomidine : comment la médecine coloniale a dérapé », in L'Obs, 10 octobre 2014, (http://bibliobs.nouvelobs.com/documents/20141012.OBS1847/lomidine-comment-la-medecine-coloniale-a-derape.html), consulté le 11 novembre 2014.
101. CROPPER, M. et al., « Roads, Populations Pressures, and Deforestation in Thailand, 1976-1989 », in *Land Economics*, 75 (1), 1999, pp. 58-73.
102. CROSBY W. A., *Ecological Imperialism. The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, 9th edition, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, 368 p.
103. CROSBY W. A., *The Columbian Exchange. Biological and Cultural Consequences of 1492*, London, Praeger Publisher, 2003, 283 p.
104. CUYPERS, J.P., *L'alimentation chez les Bashi*, MRAC, Annales, Série 8°, Sciences Humaines, n° 67, 1970, 249 p
105. DAGOGNET, F. « Route, anti-route et méta-route », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, p. 21-22, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-19.htm), consulté le 13 septembre 2013.
106. DE MAERE D'AERTRYCKE, A., « Quand la territoriale parcourait la brousse », in *Mémoires du Congo*, n° 22, Juin 2012, p. 17, (http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_22.pdf), consulté le 16 octobre 2014.
107. DE SAINT MOULIN, L., *Villes et organisation de l'espace en République Démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2010, 306 p.
108. DE SAINT-MOULIN, L., « Les anciens villages des environs de Kinshasa », *Etudes africaines*, n° 2, 1971, pp. 83-119.
109. DE SAINT-MOULIN, L., « Paul Imbali et Marc Kimpe, deux informateurs importants concernant les anciens villages des environs de Kinshasa », in *Cahiers africains*, L'Harmattan, MRAC, 2004, pp. 22-34
110. DEBAUCHE, W., *La route : acteur de la mobilité et de l'économie*, Bruxelles, Centre de recherches routières, s.d., 39 p.
111. DEBOECK, G., *Baoni. Les révoltes de la Force publique sous Léopold II, Congo 1895-1908*, Anvers, Editions EPO, 1987, 400 p.
112. DEBRAY, F., *Congo 60 au fil des actualités Belgavox*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, Les presses de l'imprimerie Printer Trento, Juin 2010, 24 p.
113. DEBRIE, J., « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'Ouest continentale francophone », in *Flux*, n° 70, octobre-décembre, 2007, pp. 49-58.
114. DECEUNINCK, V., *Pionnier de la Coopération Agricole au Zaïre-Congo (1949-1977)*, Paris, L'Harmattan, 1999, 269 p.
115. DEGOBERT, P., *Automobile et Pollution*, Paris, Technip, 1992, 519 p.

116. DESAUW, A., *De l'Etat indépendant du Congo au Zaïre en passant par le Congo belge et la République démocratique du Congo 1876-1982*, Bruxelles, C.R.A.O.C.A., 1986, 341 p.
117. DIBWE DIA MWEMBU, D., « *Jan Vansina et l'histoire orale dans l'univers postscriptural de l'Afrique urbaine. Le cas de la ville de Lubumbashi,* Université de Lubumbashi, s.d., 195 p., (http://www.congoforum.be/upldocs/Donatien_Dibwe_histoire_orale.pdf), consulté le 12 décembre 2014.
118. DIDIER, M., et PRUD'HOMME, R., I*nfrastructures de transport, mobilité, et croissance, Rapport,* La Documentation française, Paris, 2007, 241 p.
119. DIERCKX, X., *Quarante-cinq ans au Kivu*, Bruxelles, Clepsydre, 1997, 288 p.
120. DJAMAN, « Histoire coloniale du Cameroun », in *Djouriya Haman*, *solidarité-entente-entraide*, (http://djaman.unblog.fr/construire-sa-personnalite/histoire-coloniale-du-cameroun/), consulté le 1er novembre 2014.
121. DONZE, P.-Y., « Les systèmes hospitaliers contemporains, entre histoire sociale des techniques et business history », in *Gesnerus*, n° 62, 2005, pp. 273–287.
122. DOVLO DELANYO, "Migration of Nurses from Sub-Saharan Africa: A Review of Issues and Challenges", in *Health Services Research*, June 2007; 42(3 Pt 2), (abstract), (http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1955380/doi: 10.1111/j.1475-6773.2007.00712.x), consulté le 1er novembre 2014.
123. DOZON J.-P., « Quand les Pastoriens traquaient la maladie du sommeil », in *Sciences sociales et santé*, vol. 3, n° 3-4, 1985, pp. 27-56.
124. DOZON J.-P., *Une anthropologie en mouvement. L'Afrique miroir du contemporain*, Paris, Editions Quæ, 2008, 272 p.
125. DREVET, J. F., « Un problème de transport au Kivu : les relations des hautes terres orientales avec l'extérieur zaïrois et étranger », in *Actes du colloque sur la géographie physique et humaine du Kivu*, CERUKI, Bukavu, mai-juin 1974.
126. DREVET, J. F., *Les plantations européennes dans le Kivu d'altitude*, Thèse de doctorat en Géographie, inédite, Université de Paris X, 1974.
127. DUFUMIER, K., « Biodiversité et agricultures paysannes des Tiers-Mondes », in *Annales de géographie*, n° 651, 2006, pp. 550-568.
128. DULUCQ, S. « « Découvrir l'âme africaine » Les temps obscurs du tourisme culturel en Afrique coloniale française (années 1920-années 1950) », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 1, n° 193-194, 2009, pp. 27-48.), consulté le 4 octobre 2013.
129. DULUCQ, S. et GOERG, O., « Le fait colonial au miroir des colonisées. Femmes, genre et colonisation : un bilan des recherches francophones e histoire de l'Afrique subsaharienne (1950-2003) », in HUGON, A. (dir.), *Histoire des femmes en situation coloniale, Afrique et Asie, XXe siècle*, Paris, Karthala, 2004, pp. 43-64.

130. DUMOULIN, M., *Léopold II, un roi génocidaire ?,* Tervuren, Académie royale de Belgique, 2005, 122 p.
131. DUPILET, D. (éd.), *Erosion des sols en Caps et Marais d'Opal*, Guide technique du Parc, novembre 2003, 43 p, (http://www.giser.be/wp-content/uploads/2013/02/guide-lutte_erosion_parc_opale.pdf), consulté le 7 décembre 2014.
132. DUPRÉ LA TOUR, F., *Histoire des chemins de fer d'Afrique noire francophone*, in CHALÉARD, *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala, 2006, pp. 19-34
133. DUPUY, M., *Histoire de la pollution atmosphérique en Europe et en RDA au XX^e siècle*, Paris, L'Harmatan, 2003, 157 p.
134. DUSSART, CH., « Une enfance au Kivu 1953-1957 », in *Mémoires du Congo*, n° 24, mars 2013, p. 18-21, (http://memoiresducongo.be/wp-content/uploads/2014/03/mdc_revue_25.pdf), consulté le 12 octobre 2013.
135. ELLIS, S., « La violence dans l'histoire de l'Afrique », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Editions Snoeck/MRAC, Bruxelles, 2005, pp. 37-42.
136. ENGELS, « Costermans (Paul-Marie-Adolphe) », in *B.A.C.B.*, 1951, pp. 45-50.
137. ERGO, A.-B., *Congo Belge : La colonie assassinée*, Paris, L'Harmattan, 2008, 275 p.
138. EVA, H. D. et al., *Suivi des feux de brousse dans les aires protégées d'Afrique sub-saharienne. Apport des techniques spatiales et des données satellitales pour le suivi des feux en Afrique sub-saharienne,* Rome, Ouagadougou, Centre commun de recherche de la Commission européenne et Institut de recherche pour le développement, 2003,
139. EYNIKEL, H., C*ongo Belge, portrait d'une société coloniale*, Antwerpen, Duculot, 1984, 309 p.
140. FAFCHAMPS, J., *La CSC et le MOC dans le Kivu, le Rwanda et le Burundi de 1958 à 1961*, Bruxelles, CARHOP, 2009, 303 p.
141. FAO, *Introduction à la gestion conservatoire de l'eau et de la biomasse*, Archives de documents de la FAO, (http://www.fao.org/docrep/T1765F/t1765f0v.htm), consulté le 15 décembre 2012.
142. FAO/ATIBT(ed.), "Roads infrastructures in tropical forest", in *Road to development or road to destruction*, Rome, 1999.
143. FARMER, A.M, « The effects of dust on vegetation – A review », *in Environmental Pollution*, 79, 1993, pp. 63–75
144. FELTZ, G., «Une introduction à l'histoire de l'enseignement en Afrique centrale (XIX^e –XX^e s.), in Idéologies, pouvoirs et sociétés, in *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, fasc. LI, 1981, pp. 351-399.
145. FERRAZ, C., « Explaining agriculture expansion and deforestation: evidence from the Brazilian Amazon – 1980/98 », in *Texto para. Discussâo*, n° 828, IPEA, Rio de Janeiro, 2001.

146. FEUDJO NGUETSOP, L., *Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire*,, Université Rennes 1 et Yaoundé II, Master en analyse et évaluation des projets 2008, géographie, (http://www.memoireonline.com/10/10/4018/m_gestion-du-reseau-routier-au-cameroun-et-developpement-du-lineaire1.html), consulté le 12 novembre 2013.
147. FLOURIOT, J., « Congo RDC : Population et aménagement d'un immense pays », in *Population & Avenir*, vol. 2, n° 687, 2008, pp. 4-8., DOI : 10.3917/popav.687.0004, (www.cairn.info/revue-population-et-avenir-2008-2-page-4.htm), consulté le 10 octobre 2014.
148. FONDATION HYDRO-QUÉBEC POUR L'ENVIRONNEMENT, *Agir pour la diable*, Dossiers informatifs, 2011, p. 1, (www.agirpourladiable.org/html/do_erosion.html), consulté le 12 novembre 2013.
149. FORMAN RTT et al., *Road Ecology: Science and Solutions*, Washington DC, Island Press, 2003.
150. FORMAN RTT et DEBLINGER, R.D, "The Ecological Road-Effect Zone of a Massachusetts (U.S.A.) Suburban Highway", in *Conservation Biology,* n° 14, 2001, pp. 36-46.
151. FORMAN RTT, "Estimate the area affected ecologically by the road system in the United States", in *Conservation Biology*, 2000, n°14, p. 31-35.
152. FORMAN, T.T.R. et ALEXANDER, L. E., « Roads and Their Major Ecological Effects », in *Annual Review of Ecology and Systematics*, vol. 29, 1998, pp. 207-231, (http://www.edc.uri.edu/nrs/classes/nrs534/NRS_534_readings/FormanRoads.pdf), consulté le 30 novembre 2014
153. FORTUNEL, F., « Le plateau des Boloven et la culture du café, entre division interne et intégration régionale », *L'Espace géographique*, t. 36, n° 3, 2007, p. 215-228. http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-3-page-215.htm (consulté le 16 septembre 2013)
154. FOSTER, V. ET BRECENO-GARMENDIA, C. (éd.), *Infrastructures africaines. Une transformation impérative*, Paris, Agence française de Développement et Banque mondiale, Nouveaux Horizons, 2010.
155. FOUARGE, J., "Technologie forestière et bois du Congo", in *Belgique d'Outre-mer*, n° 291, 14e année, juin 1959, pp. 343-344.
156. FRANÇOIS, A. et MOHAMED TAABNI, « L'Afrique face aux changements climatiques », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 260, octobre-décembre 2012, p. 459-462, (http://com.revues.org/6692), consulté le 20 octobre 2014.
157. FRANQUEVILLE, A., *Une Afrique entre le village et la ville*, Paris, Editions de l'ORSOM, 1987, 649 p.
158. FRESSOZ, J.-B., *L'apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*, Paris, L'univers historique, Seuil, 2012, 320 p.

159. FROGER, G., « Le tourisme durable dans les Suds : solution ou mirage ? », *Mondes en développement*, vol. 1, n° 157, 2012, pp. 29-46, DOI : 10.3917/med.157.0029, (http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2012-1-page-29.htm), consulté le 23 septembre 2013.
160. GALLEZ, C. et al., *Les enjeux environnementaux*, in BOUSSIÈRE, Y. et MADRE, J.L. (dir.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, 478 p.
161. GAMANDZORI, J., « *L'articulation fleuve-rail au Congo* », in D'ALMEIDA-TOPOR H. et al. (éd.), *Les transports en Afrique (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, Collection Villes et Entreprises, L'Harmattan, 1992, 576 p.
162. GANSARI, S., « Les transports routiers au Bénin, état des lieux et défis », in KENGNE FODOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, pp. 105-133.
163. GAUCHÉ, É., « Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd) », in *Norois*, 214, 2010, pp. 67-84.
164. GEIST, H.J., et LAMBIN, E.F., « Proximate Causes and Underlying Driving Forces of Tropical Deforestation », in *BioScience*, 52 (2), 2002, pp. 143-150.
165. GENRE-GRANDPIERRE, C., « Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain », in *L'Espace géographique*, t. 36, n° 1, 2007, pp. 27-39, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-1-page-27.htm), consulté le 10 octobre 2014
166. GIARCOMINI, Th. et BRUMPT, Ch. L., « Dissémination passive d'Anophèles par les moyens de transport ; son rôle dans la transmission du paludisme », in *Revue d'histoire de la pharmacie*, 77^e année, n° 281-282, 1989, pp. 163-174, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pharm_0035-2349_1989_num_77_281_3494), consulté le 17 octobre 2013.
167. GIORDANO, R., *Belges et Italiens du Congo-Kinshasa, Récits de vie avant et après l'Indépendance*, Paris, L'Harmattan, 2008, 232 p.
168. GIRAUT, F. et al., « Les aires protégées dans les recompositions territoriales africaines », in *L'information géographique*. vol. 68, n° 4, 2004.
169. GODARD, X. (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-Inrets, 2002.
170. GOERG, O., « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination », in *Afrique & histoire*, 2006/1 vol. 5, p. 15-45. http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2006-1-page-15.htm consulté le 1er août 2014.
171. GOERG, O., « Villes, circulations et expressions culturelles », in *Afrique & histoire*, 2006/1 vol. 5, (http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2006-1-page-7.htm), consulté le 6 août 2014.

172. GOERG, O., « Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination », in *Afrique & histoire*, vol. 5, n° 1, 2006, pp. 15-45, (www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2006-1-page-15.htm), consulté le 1er août 2014.
173. GOERG, O., « La destruction d'un réseau d'échange précolonial: l'exemple de la Guinée », in *The Journal of African History*, vol. 21, n° 4, octobre 1980, pp 467-484. DOI : 10.1017/S0021853700018697, consulté le 14 octobre 2014.
174. GONDOLA CH-D., « Le culte du cowboy et les figures du masculin à Kinshasa dans les années 1950 », *Cahiers d'études africaines* vol. 1, n° 209-210, pp. 173-199 (www.cairn.info/revue-cahiers-d-etudes-africaines-2013-1-page-173.htm), consulté le 10 octobre 2014.
175. GOUDIE, A., *The Human Impact on the Natural Environment*, Oxford, Balckwell, 5e édition, 2000, 511 p.
176. GRIPEKOVEN, R., *Histoire des débuts de la mission au Sud-Est du Zaïre*, Bukavu, Régionalat des Missionnaires d'Afrique, 1992, 157 p.
177. GROVE, H. R., *Green imperialism. Colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism, 1600-1860*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, 540 p.
178. GUÉZÉRÉ ASSOGBA, « L'obsession d'habiter sa propre maison à Lomé : quel impact sur la dynamique spatiale ? », in *Les Cahiers d'Outre-Mer,* vol. 4, n° 256, 2011, pp. 565-590, (www.cairn.info/revue-les-cahiers-d-outre-mer-2011-4-page-565.htm), consulté le 30 octobre 2014.
179. HAHN, V., «La localisation des entreprises industrielles», in *Lieux de travail?*, catalogue d'exposition, Centre Georges Pompidou, 1986, cité par SOMPAIRAC, A., « La route, la nuit », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-155.htm), consulté le 3 décembre 2013.
180. HALISSAT, I., « L'Afrique en tête de la mortalité sur les routes », in *Jeune Afrique actualités*, 25 mars 2013, (http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAWEB20130322104212/securite-routiere-automobile-transports-organisation-mondiale-de-la-sante-securite-routiere-l-afrique-en-tete-de-la-mortalite-sur-les-routes.html), consulté le 17 octobre 2013.
181. HALLEUX, J.-M., « Les forces de la mobilité facilitée, le système des quotidiennetés urbaines et la recomposition des espaces urbains », in MONTULET, B. et KAUFMANN, V. (dir.), *Mobilités, fluidités … libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, pp. 201-216.
182. HAMELIN, F. et SPENLEHAUER, V., « L'action publique de sécurité routière en France », in *Entre rêve et réalisme*, *Réseaux*, 2008/1 n° 147, p. 51, DOI :

10.3166/réseaux.147.49-86, in http://www.cairn.info/revue-reseaux-2008-1-page-49.htm consulté le 19 mai 2014.

183. HARGOT, F., GAILLEZ, L. et ELOY, J., *Monographie agricole du Maniema (Kivu-Congo belge)*, Bruxelles, Publication de la direction de l'agriculture, des forêts et de l'élevage, 1955.
184. HASQUIN, H. (dir.), « Traité d'amitié (Congo) », in *Dictionnaire d'Histoire de Belgique. Les hommes, les institutions, les faits, le Congo belge et le Ruanda-Urund*i, Hatier, Namur, 2000, 717p.
185. HATUNGIMANA, A., « Le café et les pouvoirs au Burundi », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 243, 2008, pp. 1-15.
186. HEBERT, R.F., « Fondement et développement de l'économie publique », in *Dix-huitième siècle*, t. 26, 1994, p. 1-42.
187. HEGGIE, I. G., *La gestion et le financement des routes. Programme de réforme*, Document technique de la Banque mondiale, numéro 275, Série technique d'Afrique, 1995, 194 p, (http://213.154.74.164/invenio/record/13041/files/heggieTP275F.pdf), consulté le 19 octobre 2014.
188. HERRERA, R., « Tourisme et développement dans les Caraïbes. Le cas de Cuba », in *Mondes en développement*, vol. 1, n° 157, 2012, pp. 47-66, DOI : 10.3917/med.157.0047, (http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2012-1-page-47.htm), consulté le 19 septembre 2013.
189. HERZOG, T., « Terres et déserts, société et sauvagerie. De la communauté en Amérique et en Castille à l'époque moderne », in *Annales HSS*, n° 3, mai-juin 2007
190. HOCHSCHILD, A., *Les Fantômes du roi Léopold. La terreur coloniale dans l'Etat du Congo 1884-1908*, Paris, Coll. Texto, Editions Tallandier, 2007, 317 p.
191. HUMAIR, C., « Ville, tourisme et transport : la compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy (1869-1914) », in *Entreprises et histoire*, n° 47, 2007, pp. 11- 25.
192. HUWART J.-Y et VERDIER, L., *La mondialisation économique : Origines et conséquences*, Les essentiels de l'OCDE, Paris, Éditions OCDE, 2012, 710 p., (http://dx.doi.org/10.1787/9789264111929-fr), consulté le 10 novembre 2014.
193. HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », in *Revue économique*, vol. 22, n°1, 1971. p. 145, http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/reco_00352764_1971_num_22_1_407959 (consulté le 13 décembre 2013).
194. HUYBRECHTS, A., « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », in *Revue économique*, vol. 22, n° 1, 1971, pp. 145-155.
195. HUYBRECHTS, A., « Les routes et le trafic routier au Congo », in *Cahiers économiques et sociaux*, Kinshasa, Vol. 5, n° 3, octobre 1967, pp. 276-326.

196. HUYBRECHTS, A., *Transports et structures de développement au Congo. Etude du progrès économique de 1900 à 1970*, Paris, La Haye, Mouton et IRES, 1970, 418 p.
197. INGOLD, A., « Ecrire la nature. De l'histoire sociale à la question environnementale ? », in *Annales Histoire, Sciences sociales*, 66e année, n° 1, janvier-mars 2011, pp. 11-29.
198. JOCHEN A. G. JAEGER et al., « Effects of Roads and Traffic on Wildlife Populations and Landscape Function: Road Ecology is Moving toward Larger Scales », in *Ecology and Society*, 16(1): 48, 2011, (http://www.ecologyandsociety.org/vol16/iss1/art48/), consulté le 28 novembre 2014
199. JOUMARD, R., *Les odeurs. Etude bibliographique et cas du trafic routier*, Paris, Institut de recherche des transports, 1982.
200. JOYE, P. et LEWIN, R., *Les trusts au Congo*, Bruxelles, Société Populaire d'Editions, 1961, 318 p.
201. KABEMBA A., « Agriculture vivrière : moyen intraverti du développement du Kivu », in *La problématique du développement du Kivu*, Actes du Troisième colloque du CERUKI, Bukavu, 17-21, avril 1979, pp. 37-48.
202. KABONYI NZABANDORA, C. et al., « Le Parc National de Kahuzi-Biega (R. D. Congo), patrimoine en péril ? Le secteur « Haute Altitude, situation et perspectives », in *Geo-co-Trop*., n° 35, 2011, pp. 1 – 8.
203. KABONYI NZABANDORA, Ch., *Analyse palynologique de divers sondages du secteur haute altitude du Parc National de Kahuzi-Biega. Paléoenvironnements et paléoclimats au Pléistocène supérieur et à l'Holocène*, Thèse de doctorat en Géologie, Université de Liège, 2012, 120 p.
204. KABOY, Th. (Mgr), *Bref historique du diocèse de Kasongo, oui nous fêtons le centenaire de notre évangélisation,* Kivu presse, Bukavu, 2003.
205. KABOY, TH. (Mgr), *Les étapes historiques du diocèse de Kasongo 1903-2005*, Bukavu, Kivu presse, 2005, 432 p.
206. KABOYI, R., *Implantation missionnaire au Kivu (Zaïre) : une étude historique des établissements des pères blancs (1880-1945),* Thèse de doctorat, 2vol, Université pontificale grégorienne, Faculté d'histoire ecclésiastique, Rome, 1980.
207. KANE BOCAR, Infrastructure de transport et développement économique au Sénégal, Mémoire de Master en transport et logistique, Institut supérieur des transports, Dakar, 2011, (http://www.memoireonline.com/06/12/5939/m_Infrastructures-de-transport-et-developpement-economique-au-Senegal13.html), consulté le 3 novembre 2013.
208. KASAY, K. L., « Le Kivu, une région éclatée : un problème de transport ou de régionalisation », in *Zaïre-Afrique*, n° 166, juin-juillet, août 1982, pp. 345-356.

209. KAYSER, B. et TRICART, J., « Rail et route au Sénégal », in *Annales de Géographie*, LXVI, 1957, pp. 328-350.
210. KÉLÉTIGUI, MARIKO, A., *La mort de la brousse, la dégradation de l'environnement au Sahel*, Paris, Karthala, 1996, 126 p.
211. KENGNE FOUDOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, 258 p.
212. KHONDE NGOMA DI MBUMBA C., *BOMA : première capitale de l'Etat indépendant du Congo (1885-1908),* Paris, L'Harmattan, 2005, 380 p.
213. KIBICHO WANJOHI, *Tourisme et parcs nationaux au Kenya : la ville contre la société rurale locale?,* thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, 2005, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2005/kibicho_w#p=0&a=top), consulté le 13 octobre 2014.
214. KIMENA K. K., *Le Manyema sous la colonisation belge : la mise en valeur économique et l'évolution socio-politique (1885-1929),* thèse de doctorat en Histoire, inédite, Aix-en-Provence, novembre 1984, 3 tomes, 1050 p.
215. KITA K. M., *Colonisation et Enseignement, cas du Zaïre avant 1960,* Bukavu, CERUKI, 1982, 124 p.
216. KIVITS, M., « Que savait-on de la situation sanitaire en Afrique centrale vers 1885 ? » in *Le centenaire de l'Etat Indépendant du Congo*, Bruxelles, ARSOM, 1988, pp. 266-301.
217. KI-ZERBO, J., *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain*, Paris, Hatier, 1978, 731 p.
218. KI-ZERBO, J., *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, 702 p.
219. KONE, A., « L'organisation de l'espace par les transports inter-Etats. Le cas de la Côte d'Ivoire », in KENGNE FOUDOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, pp. 35-58.
220. KOULAKOUMOUNA E, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC », in *Humanisme et Entreprise*, 2012/4 n° 309, pp. 61-84, (http://www.cairn.info/revue-humanisme-et-entreprise-2012-4-page-61.htm), consulté le 28 novembre 2014.
221. KUAMA MOBWA MAKUTUNGU, *La mobilisation de la force du travail dans le sud-ouest de l'ancien Congo-Belge 1910-1932. Grands travaux d'infrastructure, entreprises commerciales et industrielles*, Thèse de doctorat en Histoire, UCL, Louvain-la-Neuve, 1995, 282 p.
222. KYALANGILWA, M., *Catégories des voies des Transports en RD Congo,* conférence tenue en Suisse en 2008, p. 3, (http://www.congoforum.be/fr/congodetail.asp?subitem=17&id=160114&Congofiche=selected), consulté le 17 octobre 2014.

223. LACHENAL, G., « Le médecin qui voulut être roi » Médecine coloniale et utopie au Cameroun, *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2010/1 65e année, p. 121-156.
224. LANCSWEERT, M., « Quelques nouveaux gîtes minéraux découverts au Maniema », in *Congo*, Séance du 30 juin 1939 (IRCB), t. II, n° 1, juin 1939 (Mélanges).
225. LARDEUX L., « Léon de Saint Moulin, *Villes et organisation de l'espace en RDC*», in *Afrique contemporaine, vol.* 1, n° 237, 2011, p. 144-143 (www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2011-1-page-144.htm), consulté le 17 décembre 2014.
226. LARIQUE, B., « Les débuts et déboires de l'organisation officielle du tourisme en France : l'expérience malheureuse de l'Office National du Tourisme (1910-1935) », in *Entreprises et histoire*, vol. 2, n° 47, 2007, pp. 73-92, DOI : 10.3917/eh.047.0073, (http://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2007-2-page-73.htm), consulté le 22 septembre 2013.
227. LAURENCE et al., « Supplementary Material », (www.sciencemag.org/cgl/content/full/291/5503/438/dcl), consulté le 13 mai 2014.
228. LAURO, A., « Les logiques morales de la situation (post)coloniale », in *Politique*, revue de débats, n° 65, juin 2010, Le Congo dans nos têtes, ((http://politique.eu.org/spip.php?article1116), consulté le 9 décembre 2014.
229. LAURO, A., « J'ai l'honneur de porter plainte contre ma femme. Litiges conjugaux et administration coloniale au Congo belge (1930-1960) », in *CLIO. Histoire, femmes et sociétés*, n° 33, 2011, pp. 65-84, (https://www.academia.edu/4527501/Jai_lhonneur_de_porter_plainte_contre_ma_femme._Litiges_conjugaux_et_administration_coloniale_au_Congo_Belge_1930-1960_), consulté le 12 septembre 2014.
230. LAURO, A., *Coloniaux, ménagères et prostituées au Congo belge (1885-1930)*, Tournai, Editions Labor, 2005, 263 p.
231. LAURO, A., *Maintenir l'ordre dans la colonie-modèle Notes sur les désordres urbains et la police des frontières raciales au Congo Belge*, Crime, Histoire & Sociétés, vol. 15, n° 2, 2011, pp. 97-121
232. LE BIHAN YANN, « « La femme noire » dans l'imaginaire occidental masculin », in *L'Autre*, vol. 7, n° 1, 2006, pp. 43-59. DOI : 10.3917/lautr.019.0043, (http://www.cairn.info/revue-l-autre-2006-1-page-43.htm), consulté le 1er décembre 2014.
233. LEDERER, A., « Considérations sur la voie nationale », in *Bulletin de l'ARSOM*, n° 28, 1982, pp. 193-208.
234. LE GOFF, J., *La nouvelle histoire*, Paris, Editions complexe, 1988, 334 p.
235. LE PENNEC, S., *Le réseau routier antique du nord-ouest du territoire osisme : les traces et leur environnement humain*, thèse de doctorat en histoire ancienne, Université

de Rennes 2, 2000, (http://www.theses.fr/2000ren20065), consulté le 3 octobre 2014.

236. LECLERC Chr., *L'adoption de l'agriculture par les Pygmées Baka et continuité structurale du Cameroun. Dynamique sociale et continuité structurale,* Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012.
237. LECLERC, Chr., *En bordure de route : espace social, dynamisme et relation à l'environnement chez les pygmées baka du sud-est Cameroun*, Thèse de doctorat en ethnologie, université de Paris 10, 2001. **(**www.theses.fr/2001pa10015*), consulté le 14 octobre 2014.*
238. LEDERER, A., *L'exploitation des transports au Congo pendant la décennie 1959-1969*, ARSOM, Bruxelles, Classe des Sciences techniques, XVI-8, 1970, 147 p.
239. LEDUC-GRIMALDI, M., « '*This way*!'. Aperçu des apports africains aux expéditions européennes du XIXe siècle. Porteurs, éclaireurs et interprètes », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al., (dir.), *L'Afrique belge aux XIXe et XXe siècles : Nouvelles recherches et perspectives en histoire coloniale*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, pp. 89-99.
240. LEE, A. et SCHULTZ, A. K., *Comparing British and French Colonial Legacies: A Discontinuity Analysis of Cameroon*, texte inédit, 55 p, (http://www.sscnet.ucla.edu/polisci/wgape/papers/17_Lee.pdf), consulté le 11 novembre 2014.
241. LEE, A. et SCHULTZ, K. A., « Comparing British and French Colonial Legacies: A Discontinuity Analysis of Cameroon », in *Social Science Research Network*, 2011, 54 p., (http://www.sscnet.ucla.edu/polisci/wgape/papers/17_Lee.pdf), consulté le 9 octobre 2014.
242. LEMERCIER, CL., « La construction d'un modèle français de service public avant 1914 », in *Regards croisés sur l'économie, vol*. 2, n° 2, 2007, pp. 47-54, DOI : 10.3917/rce.002.0047, (www.cairn.info/revue-regards-croises-sur-l-economie-2007-2-page-47.htm), consulté le 4 octobre 2014.
243. LEONARD, G., « Un divorce belge. Expériences contrastées du planteur belge de café au Kivu (1945-1960) », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al., (dir.), *L'Afrique belge aux XIX^e^ et XX^e^ siècles : Nouvelles recherches et perspectives en histoire coloniale*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, pp. 207-222.
244. LIBBIE, F., « Networks of (colonial) power : roads in French Central Africa after World War I », in *History and Technology*, vol. 26, n° 3, September 2010, p. 203-223, (http://web.a.ebscohost.com/ehost/search/advanced?sid=29ada3a3-dc46-40c8-819f-a98d3437c583%40sessionmgr4003&vid=0&hid=4109), consulté le 18 novembre 2014.
245. LINARD, C., *Rôle des routes dans la déforestation en Amazonie brésilienne : analyse statistique multivariée*, Mémoire de licence en Sciences géographiques, Faculté des Sciences, UCL, Louvain-la-Neuve, 2005.

246. LOBO KANZA-KANZA, *La pollution de l'air à Kinshasa (Zaïre) en matières inorganiques est faible mais permanente et complexe*, Thèse annexe présentée en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences, Faculté des Sciences, Université Catholique de Louvain, 1987.
247. LOCHER, F. et QUENET, G., « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine, vol.* 4, n° 56, 2009, pp. 7-38 (www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2009-4-page-7.htm), consulté le 19 octobre 2014.
248. LOMBARD, G., « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : Echanges, acteurs et lieux », in LESOURD, M. (Coord.), L'Afrique. Vulnérabilité et défis, Paris, Editions du temps, 2003, 447 p.
249. LOMBARD, J. et NINOT, O., « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique », in *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 1, 2010, pp.69-86, (https://hal.archivesouvertes.fr/file/index/docid/548813/filename/Lombard-Ninot_Transports_1901.pdf), consulté le 29 octobre 2013.
250. LOMBARD, J. et NINOT, O., « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », in *EchoGéo*, n° 20, 2012, pp. 1-10, DOI : 10.4000/echogeo.13127, (http:// echogeo.revues.org/13127), consulté le 28 octobre 2014.
251. LOMBARD, J. et NINOT, O., « Gens, lieux et moyens du transport : des déplacements quotidiens aux voyages continentaux », in *EchoGéo*, n° 20, 2012, pp. 1-19, (http://echogeo.revues.org/13126) ; DOI : 10.4000/echogeo.13126), consulté le 13 novembre 2014.
252. LOUIS DE REDON DE COLOMBIER, *Intérêts écologiques des bords de routes en milieu agricole intensif*, Thèse de doctorat en écologie, inédite, Paris, Musée nationale d'Histoire universelle, 2008, 190 p.
253. LUFUNGULA, L., « Participation des Congolais à la gestion du Centre extra-coutumier de Coquilhatville 1952-1958 », in *Annales Aequatoria*, vol. 16, 1995, pp. 307-308. Voir aussi URL : http://www.jstor.org/stable/25837216.
254. LUMENGANESO, A., « Transports urbains à Léopoldville : l'expérience du gyrobus », in VELLUT, J-L. et al. (dir.), *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 108-109.
255. LUNA B.L., « Road to survival. By William Vogt compte-rendu », in *New Book*, pp. 186-197, http://eps.berkeley.edu/people/lunaleopold/%28014%29%20Review%20of%20Road%20to%20Survival%20by%20W%20Vogt.pdf, consulté le 30 novembre 2014.

256. LÜTZELSCHWAB, Cl., « Populations et économies des colonies d'implantation européenne en Afrique (Afrique du Sud, Algérie, Kenya et Rhodésie du Sud) », in *Annales de démographie historique*, vol. 1, n° 113, 2007, pp. 33-58, (http://www.cairn.info/revue-annales-de-demographie-historique-2007-1-page-33.htm), consulté le 8 août 2014.
257. M'BOKOLO, E., *Afrique noire. Histoire et civilisations, du XIX^e siècle à nos jours*, Paris, Hatier-AUF, 2^e édition, 2004, 587p.
258. MACLEOD, R. et MILTON, L., *Disease, Medicine and Empire*, London and New-York, Routledge, 1988.
259. MAJALIWA M. et al., *Changement du climat et du mode de vie dans la Plaine de la Ruzizi*, texte inédit, Bukavu, 2007, 21 p.
260. MÄKI, S. et al., « Road construction in the Peruvia Amazon: process, causes and consequences », in *Environmental Conservation*, 28 (3), 2001, pp. 199-214.
261. MARCHAL, J., Le *travail forcé pour le rail. L'Histoire du Congo 1910-1945*, Tome 2, Virton (Belgique), Editions Paula Bellings, 2000, 338 p.
262. MARCHAL, J., *Travail forcé pour l'huile de palme de Lord Leverhulme, L'Histoire du Congo 1910-1945*, t. 3, Editions Paula Bellings, Borgloon, 2001, 395 p.
263. MASSALA MANDONGAULT, CL., *Anthropologie du foncier à Owendo. Une théorie de l'Etat-superlignage comme grille d'analyse des contradictions sociales au Gabon*, thèse de doctorat, inédite, Université Lumière Lyon 2, 2011, (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2011/massala_mandongault_c#p=66&a=TH.4.3) consulté le 16 décembre 2012.
264. MASSARD-GUILBAUD, G., *Histoire de la pollution industrielle. France 1789-1914*, Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS), 2010, 403 p.
265. MASSOZ, M., *Le Congo des Belges (1908-1960)*, Liège, s.e., 1994, 612 p.
266. MAUREL, A., *Le Congo de la colonisation belge à l'indépendance*, Paris, Zaïre-Histoire & Société, L'Harmattan, 1992, 352 p.
267. MBENG NDEMEZOGO, G., *La commercialisation du gibier au Gabon. Anthropologie du conflit des imaginaires du rapport à l'animal*, thèse de doctorat, Université Lyon 2, 2011, 363 p.
268. M'BOKOLO, E., « Peste et société urbaine à Dakar : l'épidémie de 1914 », in *Cahiers d'études africaines*, Vol. 22, n° 85-86, 1982, pp. 13-46. DOI : 10.3406/cea.1982.2272
269. MBOT, J.-E., « Les formes traditionnelles de gestion des écosystèmes », in *Cahiers Gabonais d'Anthropologie*, 1-1997.
270. MBOUMBA, A., « Gestion urbaine et équité socio-spatiale : les inégalités dans les services de base à Libreville (Gabon) », in *L'Espace géographique*, vol. 2, t. 36, 2007, pp. 131-140, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2007-2-page-131.htm), consulté le 8 août 2014.

271. MBOUMBA, A., « La difficile mutation du modèle de gouvernement des villes au Gabon : analyse à partir de la gestion des déchets à Libreville », in *Annales de géographie*, 2011/2 n°678, pp. 157-173, DOI : 10.3917/ag.678.0157, (http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2011-2-page-157.htm), consulté le 09 août 2014.
272. MC CANN, C.J., *Green land, brown land, black land, Environmental History of Africa 1800-1990*, USA, British Library Cataloguing in Publication Data Available, 1999, 210 p.
273. MEGAHAN F.W., *Deep-rooted plants for erosion control on granitic road fills in the Idaho Batholic*, Washington, US Department of Agriculture, 1974.
274. MEGAHAN, F.W., « Réduction de l'érosion occasionnée par les routes », in *Intermountain Forest and Range Experiment Station*, Idaho 1, (http://www.fao.org/docrep/006/ADO71F/ADO71), consulté le 15 décembre 2012.
275. MERLIER, M., *Le Congo, de la colonisation belge à l'indépendance*, Paris, Maspero, 1962, 352 p.
276. MERTENS, B. et LAMBIN, E.F., « Spatial modelling of deforestation in Southern Cameroon", in *Annals of the Association of American Geographers*, 90 (3), 1997.
277. MESQUI, J., *Le pont en France avant le temps des Ingénieurs*, Paris, Picard, 1986, 303 p.
278. MESQUI, J., *Le pont Saint-Nicolas à Saint-Hilaire-Saint-Mesmi*, pp. 3-24, (www.mesqui.net/Articles_ponts/pdf/saint-hilaire-saint-mesmin.pdf), consulté le 20 octobre 2014.
279. MILIAN, J. et RODARY, E., « La conservation de la biodiversité par les outils de priorisation » Entre souci d'efficacité écologique et marchandisation », *in Revue Tiers Monde*, vol. 2, n° 202, 2010/2 pp. 33-56, DOI : 10.3917/rtm.202.0033, (http://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-2-page-33.htm), consulté le 15 octobre 2014.
280. MOMBO, J.-B. et EDOU, M., « La gestion des déchets solides urbains au Gabon », in *Geo-Eco-Trop*, n° 29, 2005, pp. 89-100.
281. MONTULET, B. et KAUFMANN, V. (DIR.), *Mobilités, fluidités … libertés ?*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, 311 p.
282. MOUMBOU, A. et NGOUBANGOYI, J.V., « L'atmosphère de Brazzaville pollué par les voitures importées », in *Carfree.fr*, (http://carfree.fr/index.php/2008/05/11/latmosphere-de-brazzaville-pollue-par-les-voitures-importees/), consulté le 10 octobre 2014.
283. M'PENE NGALULEY, Z., *La problématique de l'intégration économique par les transports au Congo (RDC)*, Thèse en science de la population et du développement, Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 2002, 205 p.

284. MUDIMBE, V.Y., « Les corps glorieux des mots et des êtres. Esquisse d'un jardin africain à la Bénédicte, (extrait) », in QUAGEBEUR, M. et TSHIBOLA, B. (dir.), *Aspects de la culture à l'époque coloniale en Afrique centrale*, Paris, Presse-Archives Congo-Meuse, L'Harmattan, 2007, pp. 221-251.
285. MUGABE MUSABWA, J., *Les regroupements villageois "Imidugudu" au Rwanda : une étude socio-économique à partir du cas de la Région de Butare Sud-Est,* Thèse de doctorat, Faculté Universitaire des Sciences Agronomiques, Gembloux, 2005, 242 pages, 33 tableaux, 27 figures et 2 annexes.
286. MUHEMU SUBAO SITONE, M., *Naissance et croissance d'une église locale (1896/97 – 1966). Le cas du diocèse de Butembo-Beni au Congo Kinshasa (RDC)*, Thèse de doctorat, inédite, Faculté de géographie, histoire et art, Université Lumière Lyon 2, 1996, 577 p.
287. MULAMBU MV., « Cultures obligatoires et colonisation dans l'ex-Congo belge », in *Les Cahiers du CEDAF*, n° 6-7, 1974, 99 p.
288. MULONGO, F., « Cinquantenaire Anticolonial: le Congo-Belge. L'indépendance du Congo n'est pas un cadeau des Belges ! », in *Radio Réveil FM International*, jeudi 3 décembre 2009 à 21:27 (http://reveil-fm.com/index.php/2009/12/03/536-le-congo), consulté le 9 octobre 2014.
289. MUTAMBA, M., *Du Congo belge au Congo Indépendant, 1940-1960 : émergence des « évolués » et genèse du nationalisme*, Paris, Publications de l'Institut de formation et d'études politiques, 1998, 688 p.
290. MUTERO, CL., *Paludisme et Agriculture au Kenya. Une nouvelle perspective sur les liens entre les pratiques culturales et la maladie*, Initiative de programme Écosystèmes et santé humaine Centre de recherches pour le développement international, avril 2003, pp. 1-4, Web : www.iwmi.org
291. MVOME-NZÉ, É., *Routes et développement régional au Gabon*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Bordeaux 3, Bordeaux, 1999, 439 p.
292. NASSA DABIE, D. A., *Dynamisme d'une ville stimulé par la frontière : l'exemple de Ouangolodougou au Nord de la Côte d'Ivoire*, 2008, 12 p., (https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00261598), consulté le 13 octobre 2014.
293. NASSA DABIE, D. A, *Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au Nord de la Côte d'Ivoire,* thèse en géographie, Université de Bordeaux 3, 2 décembre 2005, 336 p., (https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00009056/document), consulté le 17 décembre 2014.
294. NDAYWEL E'NZIEM, I. et MUDIMBE-BOYI, E. (éds.), *Images, mémoires et savoirs. Une histoire en partage avec Bogumil Koss Jewsiewicki*, Paris, Karthala, 2009, 812 p.
295. NDAYWEL E'NZIEM, I., *Histoire du Congo, des origines à nos jours,* Bruxelles, Kinshasa, Le Cri/ Editions Afrique, 2009, 265 p.
296. NDAYWEL E'NZIEM, I., *Histoire du Zaïre. De l'héritage ancien à l'âge contemporain,* Louvain-la-Neuve, Duculot, 1997, 917 p.

297. NDAYWEL E'NZIEM, I., *Histoire générale du Congo : De l'héritage ancien à la République Démocratique du Congo*, Paris-Bruxelles, De Boeck et Larcier, 1998, 955 p.
298. NDAYWEL E'NZIEM, I., « Lire Paul Salkin aujourd'hui », in QUAGHEBEUR, M., (dir .), *L'Afrique centrale dans cent ans, Le problème de l'évolution noire*, Bruxelles, coll. Editions Labor, Archives et Musée de la Littérature, 2001, pp. 11-19.
299. NDJAMBOU, L.E., « Les réseaux de transport terrestres au Gabon », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 241-242, Janvier-Juin 2008, pp. 209-231, (http://com.revues.org/4112), consulté le 10 octobre 2014.
300. NEMB, P.-S., *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012, 227 p.
301. NICOLAÏ, H., « Le Congo et l'huile de palme. Un siècle. Un cycle ? », in *Belgeo* n° 4, 2013, 35 p., (http://belgeo.revues.org/11772), consulté le 27 janvier 2015.
302. NICOLAÏ, H., « Transition démographique et mobilité de la population en Afrique tropicale », in *Espace, populations, sociétés,* n° 1, 1983, Col. « Objectifs et champs d'étude », pp. 61-66.
303. NINOT, O., « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », in ARLAUD, S. et al. (dir.), *Rural – urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2005, pp. 4-5.
304. NINOT, O., *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal,* thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 2003, 460 p., (http://www.theses.fr/2003ROUEL499), consulté le 17 octobre 2014.
305. NORODOM KIARI, J-B, *L'intégration régionale en Afrique centrale (1916-1960). Une analyse des jalons posés par la France*, Paris, L'Harmattan/Cameroun, 2012, 216 p.
306. NUNO, R. FARIA et al., "The early spread and epidemic ignition of HIV-1 in human populations », in *sciencemag.org*, vol. 346, n° 6205, octobre 2014, pp. 56-61 (http://sciences.blogs.liberation.fr/files/origine-sida-science.pdf), consulté le 11 octobre 2014).
307. OCDE, *Effets de la circulation et des routes sur l'environnement en zones habitées*, Paris, Recherche routière, 1973, 103 p.
308. OGUNSOLA, J.I., *Les villes précoloniales d'Afrique Noire*, Paris, Karthala, 2008, 228 p.
309. OKOYE ELINGOU, S., *La théorisation de la dynamique villageoise au Gabon à travers l'analyse particulière de 150 ans de transformations observables au village Issala dans la province de la Ngounié*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo du Gabon, 2007, http://www.memoireonline.com/07/08/1249/m_paule-bellonie-du-chaillu10.html (consulté le 16 décembre 2012).
310. OMER, P., « Panorama social du Congo belge », in *Les Cahiers socialistes*, n° 16-17, Spécial Congo, 1947, pp. 28-29.

311. OMS, *Hygiène et environnement,* Genève, 2002.
312. ONGALA S. R., *Administration coloniale, chefferie indigène et relations interethniques dans la région de Franceville de 1880 à 1960*, dissertation de maîtrise en Histoire, inédite, Université Omar Bongo, Libreville, 2005, tiré du site web http://www.memoireonline.com/07/09/2236/m_Administration-coloniale-chefferie-indigene-et-relations-inter-ethniques-dans-la-region-de-France4.html (consulté le 16 décembre 2012).
313. OSBORN, H.F., *Our Plundered planet*, Boston, Little, Brown and Co, 1948, 217 p. ; *La planète au pillage*, traduction de l'américain par Maurice PLANIOL, Payot, 1949 ; réédition à Actes Sud, collection Babel, 2008, même traducteur, Préface de Pierre RABBI, 2008, 214 p.
314. OWEN, W., *Transport et développement*, Paris, Ed. Internationales, coll. Tendances actuelles, 1970, 217 p.
315. PAREY, Ch. et PHILIPPE, G., « Des transports routiers intelligents » Nouveaux services, nouveaux métiers, in *Les Cahiers du numérique*, Vol. 2, n° 1, 2001, pp. 15-35. (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-du-numerique-2001-1-page-15.htm), consulté le 10 novembre 2014.
316. PARMENTIER, I., *Histoire de l'environnement en Pays de Charleroi 1730-1830 : pollution et nuisances dans un paysage en voie d'industrialisation*, Classe des Lettres, Bruxelles, Académie royale de Belgique, Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques, Collection in-8°, 3è série, 2008, 410 p.
317. PARMENTIER I., sous la dir. de, avec la coll. de C. LEDENT, *La recherche en histoire de l'environnement : Belgique-Luxembourg-Congo-Rwanda-Burundi*, Namur, 2010, 363 p. (Presses universitaires de Namur. Collection Autres futurs, n° 3).
318. PASQUIS, R., « La déforestation en Amazonie brésilienne et son impact sur l'environnement », *in Bois et Forêts des Tropiques*, 260 (2), 1999, pp. 53-63.
319. PASSARD, F., *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française, 2003.
320. PAUCHANT, E., « Le tourisme » Incontournable et mobilisateur », in *Confluences Méditerranée*, vol. 4, n° 63, 2007, pp. 67- 76, DOI : 10.3917/come.063.0067, (http://www.cairn.info/revue-confluences-mediterranee-2007-4-page-67.htm), consulté le 28 août 2014.
321. PECHE, F., « L'exploitation forestière au Congo Belge », in *Belgique d'Outre-mer*, XIVe année, n ° 291, juin 1959, pp. 345-346.
322. PEEMANS, J. Ph., *Diffusion du progrès et convergence des prix. Le cas du Congo belge 1900-1960, la formation du système des prix et salaires dans une économie dualiste*, Louvain-la-Neuve, 1968, 520 p.
323. PERSCY, CHR., « Les batraciens sur nos routes », in *Brochure technique*, n° 1, 2e édition, 2005.
324. PERZ, S.G. et al., « Unofficial Road Building in the Amazon: Socioeconomic and Biophysical Explanations », in *Development & Change*, vol. 38, n° 3, May 2007,

pp. 529-551, (http://web.a.ebscohost.com/, DOI: 10.1111/j.1467-7660.2007.00422.x. 353), consulté le 18 novembre 2014.

325. PETIT, P., *Précis d'Histoire antique*, 5e édition, Paris, PUF, 1978, 357 p.
326. PINSTRUP-ANDERSEN PER et SHIMOKAWA SATORU, « Infrastructures rurales et développement agricole », *Revue d'économie du développement*, vol. 15, n° 4, 2007, pp. 55-90, DOI : 10.3917/edd.214.0055, (http://www.cairn.info/revue-d-economie-du-developpement-2007-4-page-55.htm), consulté le 1er décembre 2013.
327. PIROT, P., « Le roi Albert, promoteur des sciences », in KESTELOOT, Ch. (dir.), *Albert et Elisabeth, le film de la vie d'un couple royal*, Bruxelles, Editions Mardaga, 2014.
328. POMONTI, V., *Nuisances environnementales du trafic automobile et organisation de l'espace et des transports urbains: étude comparée de trois métropoles européennes : Athènes, Amsterdam*, Paris, 2003, 623 p.
329. PONCET, A., « Routes forestières et érosion en montagne », in *Revue forestière française*, n° 4, avril 1964.
330. PONET, P., « Remettre les corps en ordre : entre savoirs et pouvoirs » La « professionnalisation» de l'évaluation médicale du dommage corporel, in *Revue française de sociologie*, vol. 48, n° 3, pp. 477-517, (http://www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2007-3-page-477.htm), consulté le 22 novembre 2014.
331. POURTIER, R., *Les refoulés du Zaïre : identité, autochtonie et enjeux politiques*, p. 137-154, p. 140, (http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/autrepart/010013211.pdf), consulté le 5 novembre 2014.
332. QUENET, G., *Qu'est-ce que l'histoire environnementale* ?, Paris, Champ Vallon, 2014, 301 p.
333. RALLU, J.L., « Conduite automobile et accidents de la route », in *Population*, 45e année, n° 1, 1990, pp. 27-62, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-4663_1990_num_45_1_3591), consulté le 17 octobre 2014.
334. RÉDA, J., *Accidents de la circulation,* Récits. Gallimard, 2001, 200 pages, cité par CHARBONNEL, S., « Revue des livres », in *Études*, vol. 7, t. 395, 2001, p. 121-141, (http://www.cairn.info/revue-etudes-2001-7-page-121.htm), consulté le 12 juin 2014.
335. REMY, M., « *Bongoville* », in *Le Gabon aujourd'hui*, Paris, Éd. du Jaguar, 2005, pp. 138-139.
336. REVERENDY, G., *Histoire des routes de France*, QSJ, PUF, Paris, 1995, 128 p.
337. RIEMBAU F., *De Dakar au Niger, la question du chemin de fer et la mise en valeur des Territoires de la Sénégambie et du Niger*, Paris, Augustin Challamel, 1908, 121 p.

338. ROBENATE, J.-C., *Les politiques de transport routier dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale*, Thèse de doctorat en Droit comparé et international des affaires, Université Lumière Lyon 2, octobre 2009, 311 p., (http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2009/robenate_jc#p=0&a=top), consulté le 10 octobre 2014.
339. ROBERT, D, « Environnement et millénaires », in *Médiévales*, n°37, 1999, DOI : 10.3406/medi.1999.1469.http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/medi_0751-2708_1999_num_18_37_1469, consulté le 15 septembre 2013.
340. ROBERTSON, T « Total War and the Total Environment : Fairfield Osborn, William Vogt, and the Birth of Global Ecology », in Environmental History, n° 17, April 2012, pp. 336–364**.**, p. 336, **(**Historical Abstracts with Full Text), doi:10.1093/envhis/ems020, **(**http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=4&sid=f9afb627-ef52-4f28-b3de-c765ec603da0%40sessionmgr115&hid=105&bdata=JnNpdGU9ZWhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#db=30h&AN=77963679), consulté le 30 novembre 2014.
341. RODARY, E, « Crises et résistants : les écologies politiques en Afrique », in *Ecologie & politique*, vol. 2, n° 42, 2011, pp. 19-32. DOI : 10.3917/ecopo.042.0019, (http://www.cairn.info/revue-ecologie-et-politique-2011-2-page-19.htm), consulté le 15 octobre 2014.
342. ROEKENS, A., « Les identités collectives, l'apport des sciences sociales », in VAN YPERSELE, L. (dir.), *Questions d'histoire contemporaine : conflits, mémoires et identités*, Paris, PUF, 2006, 245 p.
343. RWABAHUNGU, M. et al., « Dégradation et prédation des boisements communaux avant, pendant et après la guerre au Burundi, *in VertigO*, Hors-série, 17, n°12, septembre 2013 ; url : http://vertigo.revues.org/13811
344. RYCKMANS, F., *Mémoires noires. Les Congolais racontent le Congo belge 1940-1960*, Bruxelles, Editions Racine, 2010, 105 p.
345. SACRISTE, F., « Surveiller et moderniser. Les camps de « regroupement » de ruraux pendant la guerre d'indépendance algérienne , in *Métropolitiques*, 15 février 2012, 7p., (http://www.metropolitiques.eu/Surveiller-et-moderniser-Les-camps.html) consulté le 16 décembre 2012.
346. SALMON, P., *Nouvelle histoire de l'Afrique*, Paris, L'Harmattan, 2007, 299 p.
347. SANDERSON J.-P., « Le Congo belge entre mythe et réalité. Une analyse du discours démographique colonial », in Population, 55e année, n° 2, 2000, pp. 331-355, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/pop_0032-4663_2000_num_55_2_7119), consulté le 17 décembre 2014.

348. SANNI GANSARI, « Transports routiers au Benin », in KENGNE FOUDOUOP et TAPE BIDI, J. (dir.), *L'armature du développement en Afrique. Industries, transports et communication*, Paris, Karthala, 2010, pp. 105-133.
349. SAUDUBRAY, F., « Les vertus de l'intégration régionale en Afrique », in *Afrique contemporaine*, vol. 3, n° 227, 2008, pp. 175-185, DOI : 10.3917/afco.227.0175, (http://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2008-3-page-175.htm), consulté le 21 novembre 2014.
350. SCHMITT, B., Ressources naturelles et développement dans le monde tropical. *Les contradictions entre dynamiques écologiques, reproduction sociale et ordre économique international*, Thèse en droit et science politique, Université de Bourgogne, 2013, 10326 p. (www.theses.fr/2013DIJOD010/abes*, (consulté le 15 octobre 2014)/*
351. SCHMITZ A. et al., Contrôle et utilisation du feu en zones arides et subhumides africaines, in *Cahiers FAO Conservation*, n° 29, Rome, 1996.
352. SCHWARTZ, A., *L'économie cotonnière des pays africains de la zone franc dans la tourmente de la mondialisation. Une illustration à partir de l'exemple du Burkina Faso*, Intervention à l'Académie des sciences d'outre-mer, le 6 novembre 2009, 34 p., (http://www.inter-reseaux.org/IMG/pdf_Geopol-_cot-_ASOM _Version_revue_2.pdf), consulté le 20 octobre 2014.
353. SCOUVART, M., *Rôle du développement des infrastructures routières dans la déforestation tropicale : bases pour une approche comparative et l'élaboration d'un modèle de simulation*, Mémoire de DEA en Sciences, orientation géographie, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 2003.
354. SCOUVART, M., *Une analyse quali-quantitative comparée des causes de la déforestation en Amazonie brésilienne*, thèse de doctorat en géographie, UCL, Louvain-la-Neuve, 2006, 322 p.
355. SCOUVART M. et LAMBIN ÉRIC F., « Approche systémique des causes de la déforestation en Amazonie brésilienne : syndromes, synergies et rétroactions », in *L'Espace géographique*, t. 35, n° 3, 2006, pp. 241-254, (http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-3-page-241.htm), consulté le 12 octobre 2013.
356. SEBASTIEN, « Diesel : les gaz d'échappement classés cancérogènes par l'OMS », in *Respire*, 13 juin 2013, (http://www.respire-asso.org/diesel-les-gaz-dechappement-classes-cancerogenes-par-loms/), consulté le 13 octobre 2014.
357. SEGERS, J., *Les conditions de la croissance économique*, Kinshasa, Ed. CEPAS, 1971.
358. SEILER, A., Ecological Effects of Roads , Introductory Research Essay, n° 9, Department of Conservation Biology, SLU Uppsa, 2001, 40 p., *(coalicionventanaverraco.org/files/ASeiler.pdf) ; consulté le 12 octobre 2013.*

359. SEMI-BI ZAN, « L'infrastructure routière et ferroviaire coloniale, source de mutations sociales et psychologiques : le cas de la Côte d'Ivoire, 1900-1940 », in *Cahiers d'études africaines*, vol. 16, n° 61-62, 1976, pp. 147-158.
360. SHAPAN, A., « Le retrait de la politique de lutte contre les inondations dans le delta du Gange-Brahmapoutre au Bangladesh », in *Hérodote*, vol. 2, n° 121, 2006, pp. 95-118, DOI : 10.3917/her.121.0095, (http://www.cairn.info/revue-herodote-2006-2-page-95.htm), consulté le 24 août 2014.
361. SIEGELBAUM, L.H., « Roadlessness and the 'path to communism' Building roads and highways in Stalinist Russia », in *The Journal of Transport History,* Vol. 29, n° 2, september 2008, pp. 277-294, (www.ebscohost.htm), consulté le 18 novembre 2014.
362. SOMPAIRAC, A., « La route, la nuit », in *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996/2, pp. 155-163, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-155.htm), consulté le 3 décembre 2013.
363. SPELLERBEG, I.F., "Ecological effects of roads and traffic: A literature review. Global", in *Ecology and Biogeography Letters*, n° 7, 1998, pp. 317–333.
364. STENGERS, J., *Combien le Congo a-t-il coûté à la Belgique, Bruxelles*, Académie royale des Sciences coloniales, Mémoires in-8°, 1957, 394 p.
365. STENGERS, J., *Congo. Mythes et réalités*, Bruxelles, Editions Racine, 2007, 317 p.
366. TISSERON, S., « Choses vues », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, pp. 165-170.
367. STOCKMANS, Ch., *Congo Belge et Ruanda-Urundi, Septante-sept ans d'histoire postale en Afrique centrale 1885 – 1962*, (www.congoposte.be/), consulté le 29 octobre 2013.
368. STRAUS, A., « La concentration des entreprises d'assurances en France depuis la Seconde Guerre Mondiale : réalités et limites », in *Entreprises et histoire*, vol. 3, n° 72, 2013, pp. 55-79, DOI : 10.3917/eh.072.0055, (http://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2013-3-page-55.htm), consulté le 22 novembre 2014.
369. STROUVENS, L. et PIRON, P., *Codes et lois du Congo Belge*, Léopoldville, Editions des Codes et Lois du Congo Belge, 1943.
370. SURCHAROV, L.J. et BREBBIA, C.A. (éd.), *Urban transport IX: urban transport and the environment in the 21st century*, Advances in transport 14, WIT Press, Southampton, 2003, pp. 313–322.
371. SYMÉTAIN, *Maniema. Le pays de l'étain,* Bruxelles, Editions L. Cuypers, 1953, 391p.
372. TAGERA, A., « Désir de conserver et nécessité de survivre: cas des terres du domaine de chasse de Rutshuru et du Parc National de Virunga », in *Dossier Pôle Institute*, avril 2013, 46 p.

373. TARAUD, CHRISTELLE, *La prostitution coloniale, Algérie, Tunisie, Maroc (1830-1962)*, Paris, Payot, 2003, 489 p.
374. TCHAWA, P. et TSAYEM DEMAZE, M., « Gestion de l'espace et effets écologiques de l'eucalypculture en pays Bamiléké (Ouest Cameroun) : stratégie paysanne et prise en compte d'un risque perçu », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 218, avril-juin 2002, pp. 175-196, DOI : 10.4000/com.1083, (http://com.revues.org/1083), consulté le 10 octobre 2014.
375. THOMPSON, J.B., *Le transport en Afrique : Un futur prometteur, Bilan des résultats atteints*, SSATP (Programme de politiques de transport en Afrique Subsaharienne), 2011, 43 p., (http://documents.banquemondiale.org/curated/fr/2011/07/15826386/africas-transport-promising-future-review-africas-achievements-le-transport-en-afrique-un-futur-prometteur-bilan-des-resultats-atteints), consulté le 4 novembre 2014.
376. TIJANI A. MALAM MOUSSA et al., (dir.), *Echanges et réseaux marchands en Afrique*, Karthala, Paris, 2010 ; 204 p.
377. TILLY, P., «Le Congo belge, une colonie modèle en matière sociale ? », in VAN SCHUYLENBERGH, P. et al. (dir.), *L'Afrique belge aux XIXe et XXe siècles : Nouvelles recherches et perspectives en histoire coloniale*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, pp. 229-246.
378. TISSERON, S., « Choses vues », *Les cahiers de médiologie*, vol. 2, n° 2, 1996, pp. 165-170, (http://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1996-2-page-165.htm), consulté le 27 octobre 2013.
379. TOILLIER, A. et SERPANTIÉ, G., « Concilier conservation et développement : un nouvel enjeu pour l'aménagement du territoire ? Le corridor de Fianarantsoa, Madagascar », *Géocarrefour*, vol. 82, n° 4, 2007, p. 209-218, (http://geocarrefour.revues.org/3202), consulté le 10 octobre 2014.
380. TORRE, A "Un « tournant spatial » en histoire ? Paysages, regards, ressources », in *Annales HSS*, n°5, septembre-octobre 2008, pp. 1127-1144.
381. TROLLI, G., « L'activité du Fonds de la Reine Elisabeth pour l'assistance médicale aux indigènes du Congo Belge (FOREAMI) (1931-1935) », in *Bulletin des séances de l'IRCB*, VIII-1937-1, Bruxelles, 1937, pp. 89-109.
382. TROMBUKAK, Sc. et FRISSEL, C., Review of ecological effects of roads on terrestrial and aquatic communities, in *Conservation biology*, n° 14, 2000, pp. 18-30.
383. TSAYEM DEMAZE, M., et al., « La déforestation dans la région de Saint-Georges de l'Oyapock (Guyane française) », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 218, avril-juin 2002, pp. 1-13, DOI : 10.4000/com.1096, (http://com.revues.org/1096), consulté le 10 octobre 2014.

384. TSHUND'OLELA, E. S., *Politique coloniale, économie capitaliste et sous-développement au Congo Belge : cas du Kasaï (1920-1959)*, 2 tomes, thèse de doctorat en Histoire, inédite, UNAZA/Campus de Lubumbashi, mars 1980, 1015 p.
385. UROME, *La colonisation belge. Une grande aventure,* Bruxelles, Editions Gérard Blanchart & Cie, 2004, 512 p.
386. USUNGO ULUNGU-KINYAMBA, J., « Notes sur le processus de soumission et de pacification du Sankuru par l'EIC (Fin XIXe siècle-1900)», in *Bulletin des Sciences et développement,* n° 2, 2009, pp. 37-52.
387. VAN DORMAEL, M., « La médecine coloniale, ou la tradition exogène de la médecine moderne dans le Tiers Monde », in *Studies in Health Services Organisation & Policy,* n° 1, 1997, pp. 1-38.
388. VAN REYBROUCK, D., *Congo. Une histoire*, Paris, Babel, Actes sud, 2012, 859 p.
389. VAN SCHUYLENBERGH, P « Entre délinquance et résistance au Congo belge : l'interprétation coloniale du braconnage », *Afrique & histoire*, 2009/1 vol. 7, pp. 25-48. (http://www.cairn.info/revue-afrique-et-histoire-2009-1-page-25.htm), consulté le 21 octobre 2013.
390. VAN SCHUYLENBERGH, P. (dir.), *Congo : colonisation/décolonisation : L'histoire par les documents*, Tervuren, MRAC Education et culture, 2012.
391. VAN SCHUYLENBERGH, P. et al., *L'Afrique belge aux XIX^e^ et XX^e^ siècles : Nouvelles recherches et perspectives en histoire coloniale,* introduction, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, 280 p.
392. VAN SCHUYLENBERGH, P., « Les parcs nationaux du Congo belge », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial* ; Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 155-158.
393. VANDERLINDEN J. *Main-d'oeuvre, Eglise, Capital et Administration dans le Congo des années trente*, *volume 1*, Fontes Historiae Africanae, Académie royale des Sciences d'Outre-Mer, Bruxelles, 2007, 331 p.
394. VANDERLINDEN, J., *Pierre Ryckmans 1891-1959, coloniser dans l'honneur*, Bruxelles, De Boeck, 1994, 762 p.
395. VANDERSCHUREN, M.J.W.A. et GALARIA, S., « La ville sud-africaine après l'apartheid : vers l'accessibilité, l'équité et la durabilité ? », *Revue internationale des sciences sociales*, vol. 2, n° 176, 2003, pp. 297-310, DOI : 10.3917/riss.176.0297, (http://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-297.htm), consulté le 10 août 2014.
396. VANTHEMSCHE, G., « L'empreinte du colonisateur belge sur l'économie congolaise », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 83-91.
397. VANTHEMSCHE, G., « Le Plan décennal et la modernisation du Congo (1949-1959) », in *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/MRAC, 2005, pp. 104-107.

398. VANTHEMSCHE, G., *Genèse et portée du « Plan décennal » du Congo belge (1949 - 1959*), Académie Royale des sciences d'Outre-mer, Classe des Sciences Morales et Politiques, Mémoires in-8°, Nouvelle Série, Tome 51, fasc. 4, Bruxelles, 1994, 90 p.
399. VANTHEMSCHE, G., *La Belgique et le Congo. Empreintes d'une colonie 1885-1980*, Bruxelles, Editions Complexe, 2007, 358 p.
400. VANTHEMSCHE, G., *Le chômage en Belgique. Son histoire, son actualité de 1929 à 1940*, Bruxelles, Editions Labor, 1994, 214 p.
401. VANTHEMSCHE, G., *Le Congo belge pendant Première Guerre mondiale. Les rapports du ministre des Colonies Jules Renkin au roi Albert Ier 1914-1918*, Commission royale d'histoire, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 2009, 240 p.
402. VAUDOUR, C., « Christelle TARAUD, *La prostitution coloniale – Algérie, Tunisie, Maroc (1830-1962)*», in *Cahiers de littérature orale*, n° 65, 2009, pp. 155-157, (http://clo.revues.org/1167), consulté le 17 octobre 2014.
403. VELLUT, J.L. (dir.), *Villes d'Afrique. Explorations en histoire urbaine*, Cahiers Africains, n° 73, Paris, L'Harmattan, 2007, 237 p.
404. VELLUT, J.-L., (dir.), *Mémoire du Congo. Sélection de textes de l'exposition*, MRAC, Tervuren, 2005.
405. VELLUT, J.-L., « Réflexions sur la question de la violence dans l'histoire de l'Etat Indépendant du Congo », in *Cahiers africains*, Paris, Bruxelles, L'Harmattan, MRAC, 2004, 274 p.
406. VELLUT, J.-L., et al. (dir.), *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Bruxelles, Editions Snoeck/ MRAC, 2005, 271 p.
407. VIDAL, F., « Faire la ville et pratiquer des lieux. L'histoire du tourisme sur les pas de Michel de Certeau », in *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, vol. 2, n° 23, 2010, pp. 99-115, DOI : 10.3917/rhsh.023.0099 ; (http://www.cairn.info/revue-histoire-des-sciences-humaines-2010-2-page-99.htm), consulté le 22 septembre 2013.
408. VIS, H.L., *Aspects cliniques, biologiques et thérapeutiques des états carentiels en Afrique centrale*, Séance académique du 5 mai 1966, CEMUBAC, 1966, pp. 21-33.
409. VOGT, W., *Road to Survive*, William. Slodne Associates, New York, 1948, 335 p.
410. VRAIN, PH., « Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels », in *Innovations*, vol. 2, n° 18, 2003, pp. 91-112, DOI: 10.3917/inno.018.0091, (http://www.cairn.info/revue-innovations-2003-2-page-91.htm), consulté le 10 août 2014.
411. WALKER, R., "Theorizing Land-Cover and Land-Use change: The Case of Tropical Deforestation", in *International Regional Science Review*, 27(3), 2004, pp. 247-257.
412. WILLAERT, M., *Kivu redécouvert*, Bruxelles, Max Arnold, 1973, 305 p.

413. WILLAERT, M., *Servir au Congo. Carnets d'un territorial 1931-1961*, Paris, Didier Hatier, 1990, 302 p.
414. WILLAME, J. C., « Les provinces du Congo, structure et fonctionnement, Nord-Kivu, Lac Léopold II », in *Cahiers économiques et sociaux,* Léopoldville, Université Lovanium, IRES, 1964, 34 p.
415. WOLKOWITSCH M., « Les orientations de la géographie des transports », in *Annales de Géographie*, t. 92, n° 509. 1983, pp. 1-18, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1983_num_92_509_20162), consulté le 9 octobre 2014.
416. WOROBEY, M. et al., « Direct evidence of extensive diversity of HIV-1 in Kinshasa by 1960 », in *Nature*, vol. 455, 2 octobre 2008, pp. 661-665, (http://www.nature.com/nature/journal/v455/n7213/abs/nature07390.html, consulté le 11 octobre 2014).
417. WRANGHAM, E., « An African Road Revolution: The Gold Coast in the Period of the Great War », in *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 32, n° 1, January 2004, pp.1–18, (www.ebscohost.htm), consulté le 18 novembre 2014.
418. YEMMAFOUO, A. et al., « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 259, Juillet-Septembre 2012, pp. 395-416, DOI : 10.4000/com.6663, (http:// com.revues.org/6663), consulté le 13 février 2013.
419. YENGUE J.-L., « Les mécanismes du déboisement et du reboisement dans le nord du Cameroun / Clearing and Tree-Planting Mechanisms in Northern Cameroon », in *Annales de Géographie*, t. 111, n° 624, 2002, pp. 138-156.
420. YOGOLELO, T., « Recrutement des travailleurs de l'Union Minière du Haut-Katanga au Kivu-Maniema de 1926 à 1928 », in *Problèmes sociaux zaïrois*, n° 214-215, septembre-décembre 1976, pp. 127-140.
421. YOGOLELO, T., *L'Administration coloniale du Bulega (1902-1948) ou la destructuration- restructuration d'un espace socio-politique ancien*, thèse de doctorat, inédit, 3 volumes, Université de Lubumbashi, 1976, 1054 p.
422. YOUNG, C., *Introduction à la politique congolaise*, Bruxelles-Kinshasa, CRISP, 1968, 391 p.
423. ZANA ETAMBALA, « Patrimoines missionnaire et colonial. Des images médiévales à l'époque du Congo belge 1890-1940) », in *Annales Aequatoria*, n° 30, 2009, pp. 989-1047.
424. ZERGHINI, S., *Contribution à l'analyse économique de l'exploitation de la route*, Thèse de doctorat en art et archéologie, Université de Paris 12, 1998, (http://www.theses.fr/1998pa120019), consulté le 9 octobre 2014.
425. ZILTENER, P. et KÜNZLER, D., « Impacts of Colonialism – A Research Survey », in *Journal of World-Systems Research*, vol. 19, n° 2, pp. 290-311.

426. ZONGO MAHAMADOU, « La diaspora burkinabè en Côte d'Ivoire » Trajectoire historique, recomposition des dynamiques migratoires et rapport avec le pays d'origine, *Politique africaine*, vol. 2, n° 90, 2003, pp. 113-126. DOI : 10.3917/polaf.090.0113 ; http://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2003-2-page-113.htm (consulté le 17 octobre 2013).

E. SOURCES ORALES (Les Témoins)

1. AMANI KABIONA, 81 ans, ancien agent de la Cotonco dans la plaine de la Ruzizi, interviewé à Goma, le 18 juillet 2013
2. AMBAYE MUKANGA Albertine, 88 ans, paysanne, femme de notable, interviewée à Katako, le 12 janvier 2013.
3. AMISI KILEMBWE, 90 ans, ancien cantonnier sur la route Nundu-Baraka, interviewé à Uvira, le 17 juin 2013
4. ASSANI BAGALWA, agent à la plantation Bulera, interrogé à Bulera, le 10 août 2009.
5. AZIZA BALUME, 80 ans, paysanne, originaire de Ngweshe, interviewée à Goma, le 14 mai 2014.
6. BAHATI KABIONA, 69 ans, chauffeur au bureau provincial d'hygiène au Sud-Kivu, interviewé à Bukavu le 17 mars 2010.
7. BAHATI ZIHINDULA, 77 ans, agent au service provincial de l'hygiène, brigade de Costermansville, interrogé à Mushekere, le 13 avril 2014.
8. BASHIZI MUDERHWA, 78 ans, ancien instituteur à Kalehe, interrogé à Bukavu, le 12 janvier 2013.
9. BASUBI TONI, 77 ans, ancien transporteur sur le tronçon routier Bukavu-Mwenga, interviewé à Bukavu, le 22 juillet 2012.
10. BUGANDWA NDUSI, 87 ans, ancien commis de l'Etat aux Affaires économiques, interviewé à Bukavu, le 18 février 2013.
11. BUHENDWA CHALAZIRE, 88 ans, agronome en territoire de Kabare, en retraite, interrogé à Bukavu, le 27 décembre 2013.
12. BUHENDWA KABUGU, 86 ans, ancien domestique à Bukavu, interrogé à Bukavu, le 11 janvier 2013.
13. BUYUNI SUMAILI Bernard, 88 ans, ancien enseignant à Kasongo, interrogé à Uvira, le 13 juin 2013.
14. CHALAZIRE ZIHIMIRWE, 80 ans, boy chauffeur, puis chauffeur de la Transkat, interviewé à Bukavu, le 17 avril 2014.
15. CHIBANVUNYA BASIMIKE Jean, 82 ans, ancien planton au CEC de Kadutu, habitant de Nyamugo, interviewé à Bukavu, le 14 mars 2014.
16. CHIBIKE KAMPANDA Christophe, 84 ans, ancien commerçant ambulant en territoire de Walungu, interrogé à Bukavu le 10 août 2013.

17. CHUMA Mukambilwa, 83 ans, ancien mécanicien au garage Renault de Bukavu, interviewé à Bukavu, le 17 mai 2013.
18. CIKWANINE BALUNGWE, 72 ans, ancien domestique, interviewé à Bukavu le 10 juin 2010
19. DIANGA AKATSHI, 78 ans, a vécu au camp de la Symétain à Kalima, interviewée à Kindu, le 24 juin 2013.
20. DIBANZILUA, Pierre, (60 ans), ancien chef de chantier de l'Office des routes, actuellement Roads and Bridges Engineer dans un projet de l'Union européenne chargé de réhabiliter la voirie de la ville de Goma, RD Congo, interviewé à Goma, le jeudi 7 juillet 2013.
21. DIMANDJA OMENDE, 84 ans, ancien agent de l'OTRACO/Kindu en retraite, interrogé à Kindu, le 17 janvier 2013.
22. EMANDJALA ETSHUKU, âgé de 88 ans, ancien planton, interviewé à Katako, le 13 janvier 2014.
23. FEZA MULIMBI, 75 ans, paysanne, interviewée à Kindu, le 11 novembre 2011.
24. FURAINI MALITELE, 77 ans, ancien agent de la réserve naturelle de Kahuzi-Biega, interviewé à Bunyakiri, le 22 décembre 2013.
25. HAMULI KISEKI, 72 ans, agent de l'Office des routes, interviewé à Bukavu le 17 janvier 2014.
26. ITONGWA MIKINDO, 78 ans, ancien chauffeur de la MGL à Kamituga, interrogé à Bukavu, le 11 juin 2013.
27. JABE BOYA 91 ans, paysan, interviewé à Runingu, le 8 juin 2013.
28. KABENGWA ORAFE, 83 ans, commis de l'administration, puis agent administratif à l'ISP/Bukavu, interrogé à Bukavu, le 17 mars 2013.
29. KADINGA André, 82 ans, domestique puis mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 21 mars 2010
30. KAHONGYA KAMBALE, 89 ans, ancien ouvrier de la MGL/Nord à Butembo, interviewé à Goma le 20 août 2013.
31. KALENGA AMISI, 77ans, agent à l'OTRACO interrogé à Bukavu le 17 janvier 2014.
32. KALUMUNA Albert, 71 ans, ancien agent de la réserve naturelle de Kahuzi-Biega, interviewé à Goma le 15 juin 2013.
33. KAMULETE KYALEMANINWA, 81 ans, ancien commis de la MGL/Kamituga, interrogé à Kamituga, le 20 février 2010.
34. KANINGINI MWENYIMALI, B., 64 ans, ancien élève du Collège Don Bosco de Shabunda et du groupe scolaire des Frères Maristes de Nyangezi, interviewé à Bukavu, le 30 avril 2014.
35. KASEREKA Moïse, 87 ans, ancien agent du domaine de Katale, interrogé à Kiwandja, le 5 juillet 2009.

36. KASHINZWE, MUNYAKAZI, 26 ans, étudiant, originaire de l'île d'Ishungu sur le lac Kivu, interrogé à Bukavu, le 17 avril 2014.
37. KASONGO Henri, 78 ans, agent des douanes en retraite, interviewé à Bukavu, le 18 mars 2010.
38. KATAMBU Emilie, 69 ans, paysanne, interviewée, à Kamituga, le 20 février 2010.
39. KIKUNI Marie-Josée, 45 ans, fonctionnaire des ONG, interrogée à Uvira, le 16 juin 2014.
40. KIMENGELE KIBASOMBA, 89 ans, ancien agent des postes, interviewé à Bukavu, le 17 juillet 2013.
41. KITOKO MWANKANA, 80 ans, ancien ouvrier à l'OTRACO, interviewé à Kindu, le 12 novembre 2011.
42. KUNGU ODIMBA, 71 ans, notable du village Katako, interviewé à Katako, le 13 janvier 2014.
43. LOKOLONGA OMAMBO, 85 ans, ancien capita vendeur à Pangi, interviewé à Kindu, le 24 juin 2013.
44. LOMENA OKAMBA, 87ans, ancien notable, interviewé à Katako, 17 janvier 2013.
45. LUBUNGO Alphonse, 83 ans, ancien ouvrier à la ferme de Nyakagugu, interrogé à Nyangezi le 19 avril 2013.
46. LUSUNA MULUFU, ancien collecteur d'impôts à Samba, interviewé à Kindu, le 12 juin 2013
47. M'BAHANE Jeanne, 83 ans, domestique, interrogée à Bukavu, le 8 août 2010.
48. M'MENENWA MUSAFIRI, 80 ans, ancien instituteur à Baraka, interrogé à Baraka, le 17 janvier 2012.
49. M'MUHA Marie, paysanne/ancienne vendeuse au marché de Cirunga, âgée de 73 ans, interviewée à Kabare, le 15 janvier 2014.
50. MAGAMBU, MUSHAGALUSA, 87 ans, paysan, interviewé à Bukavu, le 17 juin 2012.
51. MAHESHE MATABARO, 89 ans, paysan, interviewé à Walungu, le 20 décembre 2013.
52. MAMBO JUMA, âgé de 80 ans, pêcheur artisanal, interviewé à Kakongo, le 13 août 2010.
53. MANU SOMBODI Adolphine, 77 ans, ancienne épouse d'agent territorial à Kasongo, interviewée à Kibombo, le 18 janvier 2013.
54. MASUHA KAHINDO, 79 ans, enseignant à Lubero, interrogé à Bukavu, le 27 août 2013.
55. MATABARO KASHOSI, 76 ans, ancien agent du service d'hygiène, interviewé à Bukavu, le 13 février 2014.
56. MATABARO RUHENEKA, âgé de 70 ans, ancien mineur MGL/Kabunga, interviewé à Kabare, le 15 janvier 2014.
57. MBILIZI WALUMONA Emmanuel, ancien cantonnier sur la route Kamituga-Kibe, âgé de 76 ans, interrogé à Kamituga, le 26 décembre 2011.

58. MINANI André, 85 ans, agent à l'abattoir de Birere, interrogé à Goma, le 17 janvier 2014.
59. MUGABE Alphonse, 68 ans, ancien agent de l'OTRACO, interviewé à Uvira, le 13 mars 2009.
60. MUGANZA KISONGO, Paysan de Kamituga, 67 ans, interviewé à Kamituga, le 21 février 2010.
61. MUKAMBA BIKELE, ancien chauffeur des Travaux Publics, Brigade routière, route Bukavu-Kamituga, âgé de 78 ans, interviewé à Bukavu, le 21 février 2014.
62. MUKANDO Alphonse, 87 ans, ancien planton à Kasongo, interrogé à Katako, le 27 février 2013.
63. MULUMEODERHWA KALIMULIMA, 87 ans, agronome en retraite en territoire de Walungu, interviewé à Nyangezi, le 20 février 2010.
64. MUNYULI MATABARO, 80 ans, ancien agent des Travaux publics, puis de l'Office des routes, interviewé à Bukavu, le 17 janvier 2014.
65. MUSHAMBALA GANYWAMULUME, 82 ans, agent service provincial d'hygiène, brigade de Costermansville, interrogé à Kabare, le 15 avril 2014.
66. MWAYUMA MADAKA, 68 ans, commerçante, interviewée à Bukavu, le 24 avril 2014.
67. NAMUKUNDA Albert, 80 ans, ouvrier à la ferme d'Irumvu, interrogé à Goma, le 13 août 2013.
68. NDJOKA MARIE, 85 ans, veuve, son mari était enseignant à l'école primaire méthodiste de Tunda, en Territoire de Kibombo, interviewée à Liège (Belgique), le 18 octobre 2014.
69. NKUNDO RUSHUMBAGIRA, 90 ans, ancien juge au tribunal d'Uvira, interrogé à Uvira, le 7 juin 2013
70. NSHOMBO BALUMISA, 86 ans, paysan, interrogé à Kavumu, le 23 mars 2014.
71. NTALUBEZYA Maurice, 83 ans, ancien moniteur, puis Directeur d'école primaire, interrogé à Bukavu, le 17 janvier 2014.
72. OKITOMBAHE PONGO Jean, 82ans, mécanicien à ESTAF-Motors, interrogé à Bukavu le 23 mars 2014.
73. ONOLOKE Armand, ancien chauffeur d'Estaf, âgé de 78 ans, interviewé à Goma, le 18 juillet 2013.
74. OTSHUDI ONYUMBE Jules, 82 ans, ancien instituteur de l'école primaire de la Cobelmin à Punia, interrogé à Kindu, le 17 janvier 2014.
75. RAMAZANI Benoit, 76 ans, ancien agent de l'agriculture en territoire de Kasongo, interviewé à Kindu, le 14 janvier 2014.
76. RISASI Laurent, 75 ans, ancien moniteur, inspecteur de l'enseignement primaire en retraite, interviewé à Bukavu, le 14 juin 2013.
77. RUBAMBURA MIHIGO Thomas, 87 ans, ancien taxateur de l'Etat en territoire de Kabare, interrogé à Bukavu, le 12 mars 2013.

78. RUHUGO VALENTIN, 82 ans, paysan, interrogé à Rutshuru le 6 juillet 2009.
79. RUKATA ZIHALIRWA, 79 ans, ancien enseignant à Kasha, interviewé à Bukavu, le 15 mars 2012.
80. SADY MUSUKWA, 73 ans, planton au CEC de Bagira, interviewé à Bukavu, le 17 mars 2014.
81. SANGARA BUJANA, 87 ans, interviewée à Bukavu, le 17 juin 2012.
82. SANGWA Paul, 76 ans, vendeur ambulant, interviewé à Baraka, le 17 septembre 2009.
83. SELEMANI BUJAGA, 84 ans, ancien planteur de coton, interviewé à Uvira, le 7 juin 2013.
84. SHONGANYA LOKANGAKA (87 ans), ancien garde-malade à l'hôpital Symétain/Kalima, inteviewé à Katako, le 12 janvier 2013.
85. SHONGO OKITOKONDA A., 83 ans, ancien mécanicien de l'OTRACO, interviewé à Bukavu, le 23 mars 2010.
86. SIFA KANYARENGWE, 90 ans, épouse du cantonnier Misabiro qui travaillait sur la route Rutshuru-Lubero, interviewée à Kiwanja, le 12 juin 2012.
87. SUMAILI Thomas, 87 ans, fils d'un ancien catéchiste de Kabambare, interviewé à Kindu, le 14 janvier 2012.
88. TUSUMBA TALUSUKULA André, 88 ans, ancien agent du domaine de Katale, interrogé à Kiwanja, le 12 juin 2012.
89. WASSO Antoinette, 90 ans, paysanne, interviewée à Bukavu, le 19 février 2010.
90. WASSO Onésime, 71 ans, ancien agent de la Direction Générale de la Symétain à Kamituga, interviewé à Bukavu, le 31 juillet 2014.
91. WILONDJA WATUKALUSU, 87 ans, paysan, originaire de Walikale, interrogé à Kalambi en territoire de Mwenga, le 20 février 2010.