



État des lieux des transports routiers dans la province du Kasai central et ses perspectives d'avenir

Viviane KANGUDI TSHIBUABUA*

*Institut Supérieur Développement Rural/Tshibashi

<https://doi.org/10.59937/XVLL1000>

Résumé

La présence d'abondantes ressources naturelles dans un pays ou dans une province ne peut lui assurer son essor économique qu'au cas où ses routes permettent le flux d'échange entre ses résidents et ceux de milieux voisins. En effet, le Kasai central est une province d'un pays en voie de développement aspirant à un développement rapide mais malheureusement, les routes qui pouvaient lui permettre de favoriser le progrès, sont en délabrement trop avancé ; la population se déplace avec tant de peines. Aujourd'hui les vélos demeurent majeurs de transport utilisant les routes de dessertes agricoles, les gros engins n'y ont presque plus accès. Dans ce travail, nous avons premièrement défini le terme transport puis nous avons classifié les réseaux routiers ensuite nous avons montré l'état des lieux de nos routes et les moyens de transport utilisé pour permettre les entrées et les sorties de marchandises et enfin nous avons relevé des recommandations pour sortir le Kasai central du désenclavement.

Mots clés : Transports, route, perspectives d'avenir

Abstract

The presence of abundant natural resources in a country or province can only ensure its economic growth if its roads allow for the flow of exchange between its residents and those of neighboring areas. Indeed, Central Kasai is a province of a developing country aspiring to rapid development, but unfortunately, the roads that could foster progress are in severe disrepair; the population moves with great difficulty. Today, bicycles remain the primary means of transportation using agricultural feeder roads, and large vehicles have almost no access. In this work, we first defined the term transportation, then classified the road networks, subsequently showing the current state of our roads and the means of transport used to enable the entry and exit of goods. Finally, we provided recommendations to lift Central Kasai out of isolation.

Keywords: Transport, road, future prospects

INTRODUCTION

L'essor économique d'un pays ou d'une région ne peut pas être seulement le résultat d'un fait du hasard lié à la présence dans le pays d'abondantes ressources naturelles. Son développement demande une activation des échanges entre les agents implantés dans les différentes régions du territoire national. Tout ce qui peut contribuer à intensifier ces échanges est par conséquent considéré comme un facteur essentiel d'intégration économique. Le transport est assurément l'un de ces facteurs.

Le Kasai central étant une région en voie de développement et aspirant à un développement rapide, doit savoir assurer la mobilisation de toutes ses ressources en vue de

mieux favoriser le progrès. C'est dans cette perspective évolutive qu'il peut se doter de bonnes infrastructures à tous les échelons.

En effet, l'organisation et l'aménagement de tout territoire sont conditionnés par l'infrastructure de base. C'est dans cette optique que le rôle des transports paraît décisif et c'est souvent de ces moyens d'accessibilité que dépend l'armature urbaine.

Comme partout ailleurs, le problème des routes dans la Province du Kasai Central est très fondamental. Elles demeurent l'unique moyen de communication pouvant faciliter le déplacement et les échanges de personnes, de marchandises, d'idées, de techniques, de mentalités et même l'accessibilité aux soins de santé en dépend.

Un système de transport est comme un organisme vivant. Il naît, en se développant et parvient à se transformer par le progrès d'un réseau face au déclin d'un autre au gré de l'application des découvertes scientifiques. Ainsi il se modifie en s'adaptant aux besoins des populations et des territoires desservis.

Le transport assure le déplacement des hommes et les acheminements nécessaires à leurs activités économiques. Quelques fois, il joue un rôle essentiel dans la conquête et l'organisation de l'espace. Dans les pays du tiers monde, certains réseaux sont déficients voire inexistantes.

Les réseaux de transport prennent place dans un milieu humain dont l'influence reste décisive. C'est alors que le recours à l'histoire et à la politique aidera à comprendre les tracés actuels des réseaux. Les intérêts économiques et financiers, publics et privés, les jeux tarifaires interviennent pour expliquer la concurrence ou la coordination des divers moyens de transport.

Le système de transport apparaît comme le facteur essentiel de la localisation des activités industrielles, agricoles et commerciales. Aujourd'hui, l'organisation de l'échelle de la ville, de la région, de l'Etat, ne se conçoit qu'en fonction d'une utilisation rationnelle des réseaux de communication. L'explication de ceci exige bien un recours au passé. C'est dans cette optique que nous allons parler dans les pages qui suivent de l'histoire des transports routiers dans la Province du Kasai Central de leur état de lieu et de leurs perspectives d'avenir. Ce présent travail s'articule autour de cinq points : (1) Définition du terme transport, (2) Classification des réseaux routiers, (3) Etat des lieux du réseau routier, (4) Les moyens des transports routiers au Kasai central et (5) Perspectives d'avenir.

MÉTHODOLOGIE

Ce présent travail consiste en une étude descriptive et analytique des transports dans la ville de Kananga. Pour réaliser cette étude, nous avons recouru à la technique documentaire qui nous ont permis de consulter des monographies, des articles ayant traités au sujet de recherche. La technique d'observation nous a permis d'observer le milieu d'études.

DEFINITION DU TERME

Avant toute chose, il sied de commencer par la définition du mot « transport ». Il dérive du verbe « transporter », qui signifie porter les biens ou les personnes d'un milieu à un autre. D'une façon générale, il y a transport dès qu'il y a déplacement des marchandises ou des personnes d'un point à un autre. De manière générale, les transports se caractérisent à la fois par un cheminement suivi entre le point de départ et le point d'arrivée.

Le transport est l'un des facteurs fondamentaux de la vie de toutes les sociétés parce qu'il facilite la circulation des hommes, des biens, des idées et des images, en rythme l'histoire et reflète leur image. En effet, lorsque les transports s'arrêtent pour l'un ou l'autre motif, c'est toute la vie socio-économique qui s'en trouve en léthargie (MERENNE EMILE, 1980).

L'infrastructure des transports existant au Kasai Occidental démembré comporte quatre réseaux, à savoir : routier, ferroviaire, fluvial et aérien. Pour ce qui nous concerne, nous allons nous focaliser dans ce travail sur le réseau routier.

CLASSIFICATION DES RESEAUX ROUTIERS

Par l'ordonnance présidentielle n° 78/335 du 30 août 1978, modifiant celle n° 71/023 du 26 mars 1971, et complétée par l'Arrêté Ministériel n° 79/BCE/TPAT/60/004/79 du 28 février 1979, il a été décidé la classification des réseaux routiers de la R.D.Congo en deux grandes catégories, à savoir : les Routes Nationales (R.N.) et les Routes Régionales (R.R.) comprenant les Routes Régionales Prioritaires (R.R.1) et les Routes Régionales Secondaires (R.R.2).

Le réseau routier du Kasai Central est constitué des Routes Nationales (R.N.), Routes Provinciales Prioritaires (F.P.1), Routes Provinciales Secondaires (R.P.2), Routes d'Intérêt Local (R.I.L.) et les Routes de Desserte Agricole (BUSHABU MBENGELE, A., 2010).

Le réseau routier du Kasai Central est constitué de trois types de routes, à savoir : les routes d'intérêt national, les routes d'intérêt régional et les routes d'intérêt local.

Les routes d'intérêt national (R.N.)

Les routes nationales sont celles qui relient la Province du Kasai Central aux autres provinces du pays. C'est le cas par exemple de la route nationale n° 1 : Kinshasa-Kikwit-Tshikapa-Kananga ; Kananga – Muena Ditu.

En effet, l'approvisionnement de Kananga par la route nationale n° 1 Kananga-Tshikapa-Kikwit-Kinshasa, concerne en grande partie les produits manufacturés en provenance de Kinshasa. Mais cette route est totalement délabrée de Kananga à Tshikapa.

Les denrées alimentaires de base qui approvisionnent Kananga par la route nationale n° 1 sont transportées par des véhicules qui se rendent dans des marchés hebdomadaires ruraux, situés à une distance d'environ 100 km de Kananga.

Les routes d'intérêt régional (R.I.R)

Les routes régionales sont celles qui relient les principales villes et sont des axes de pénétration à l'intérieur de la province du Kasai Central. C'est le cas des routes Kananga-Luebo (250 km), Kananga-Luiza (200 km), Kananga-Ilebo (390 km). Leur état rend difficile la circulation des engins motorisés.

En effet, en dehors de la voie ferroviaire, la plupart des denrées alimentaires de base notamment le maïs, le manioc, le riz, en provenance de Mweka et Ilebo, arrivent à Kananga par camion ou par vélo.

Les routes d'intérêt local (R.I.L)

Les routes locales sont des routes de desserte agricole dans tous les territoires. Pour le Kasai central, elles se trouvent à une distance d'environ 100 à 1.500 km de la métropole provinciale (OVD, 2019). C'est le cas par exemple des routes Kananga-Kazumba, Kananga-Dibaya, Kananga-Demba, etc. à une distance d'environ 100 à 150 km de la Ville de Kananga.

ETAT DES LIEUX DES TRANSPORTS ROUTIERS

Plusieurs problèmes sont liés au transport car les véhicules dont disposent beaucoup de nos commerçants datent de longtemps et ne subissent pas d'entretien. Ainsi, ils sont exposés à des pannes à tout moment. A cet effet, ils ne sont plus capables de supporter de lourdes charges ou parcourir de longues distances.

Cette situation s'explique aussi par le coût élevé du carburant, et par manque des pièces de rechange. Les véhicules tombent en panne à cause du mauvais état des routes. Le transport routier se heurte à des difficultés d'ordre naturel et technique. Les routes de la

Province du Kasai Central étant non entretenues et non asphaltées, sont sujettes à beaucoup de dégradations.

Toutes ces routes sont liées aux conditions climatiques et subissent les effets de fluctuation saisonnière. Ce qui rend parfois difficile la circulation. Pendant la saison pluvieuse, l'eau érode les routes en donnant naissance aux rigoles et ravins. Il y a formation des loupes de glissement sur les versants tant concave que convexe. Les éboulés sont aussi déposés de part et d'autre de la route rendant difficile la circulation des véhicules, surtout quand ils transportent des lourdes charges (NYOKA MUPANGILA, 2011).

Pendant la saison sèche, il y a émiettement de terrain, qui était plus ou moins compact pendant la saison de pluie. Ces émiettements donnent naissance aux sables dans la chaussée. Les routes de la Province du Kasai Central sont, de manière générale, dans un état de délabrement très avancé. Les chaussées sablonneuses ont toujours tendance à perdre leur cohésion durant la saison sèche (MILLIER, G., 1968).

Contrairement à la période où l'on respectait chacun selon sa classe sociale, et où l'on donnait du respect à tout client ayant payé pour garantir sa personne et ses biens, car disait-on « le client est roi », actuellement il n'y a plus de places pour des humains et celles pour les biens. Ces personnes sont mêlées aux biens, et parfois aux bêtes. On dirait que l'on vit dans la loi de la jungle en ce qui concerne les conditions actuelles du voyage.

Tout cela est dû au manque du charroi automobile de l'État, et au manque d'organisation d'un bon système de transport. De fois, le tonnage présent pour le camion n'est pas respecté. On le surpasse parce qu'on voudrait trop gagner. Les gens sont obligés de faire 5 km sur le véhicule, 10 à 15 km à pieds, ainsi de suite, jusqu'à ce qu'ils arrivent à destination.

L'argent payé pour raccourcir la distance, gagner du temps et conserver son énergie est de la peine perdue, un cadeau pour le responsable du véhicule. C'est ainsi que beaucoup se décident, au lieu de payer le transport, ils préfèrent faire le pied pourvu qu'ils apportent un peu d'argent pour leur survie en cours de route. Le transport routier devient un problème épineux pour nos sociétés car le sous-développement est un facteur qui entraîne encore notre continent d'Afrique, la R.D.Congo et la Province du Kasai Central.

Le transport est un facteur de croissance car « développer c'est avant tout transporter ». Il a un impact considérable dans le paysage géographique avec les flux internes entre villes et la campagne, création de besoins nouveaux et d'emplois qu'il entraîne.

État défectueux des routes

Dans l'ensemble, les routes de la Province du Kasai Central sont naturelles, c'est-à-dire, non revêtues, car construites avec la terre battue. De ce fait, elles sont donc exposées au gré de la nature et au passage des véhicules poids-lourds, autrement appelés TAF TAF, dont l'action distributrice se produit rapidement et facilement sur les routes. C'est la raison pour laquelle, sur la majeure partie de leurs tronçons, ces routes sont sablonneuses en saison sèche et boueuses en saison des pluies.

Il n'est besoin de souligner que partout ailleurs, les installations fixes, telles que les signaux routiers, les stations-services, etc. sont complètement absentes le long de ces routes. Aussi l'absence des caniveaux sur tous ces tronçons contribue-t-elle fortement à la dégradation de ces routes car des eaux de pluie n'étant pas évacuées, elles ruissellent et les rigoles qui en sont formées quand il pleut, finissent par prendre des dimensions plus grandes et deviennent donc encaissées.

La conséquence est que les automobilistes sont exposés aux difficultés de toutes sortes au cours de leurs voyages : pannes d'essence, pannes techniques, etc. En général, cette situation vaut aussi bien pour les routes nationales, les routes provinciales que pour celles de desserte agricole. Il faudra retenir que cet état défectueux des routes favorise à son tour l'usure relativement rapide des véhicules qui les fréquentent. C'est pourquoi certains propriétaires se réservent d'envoyer leurs camions dans certains territoires de la province dans la mesure où les routes sont impraticables.

Entretien inefficace des routes

L'existence et l'entretien des routes sont les conditions premières d'une activité agricole non autarcique. Nous savons qu'à l'époque coloniale, l'entretien était assuré dans une certaine mesure par les missionnaires et les sociétés, mais surtout par l'État, plus précisément par l'intermédiaire des cantonniers.

Après l'indépendance, l'administration publique a pris en charge, soit par des conventions passées avec des entreprises privées, soit par régie de l'État. C'est précisément dans ce cadre que se justifie la création de l'Office des Routes, par l'ordonnance-loi n° 71-021 du 26 mars 1971, pour s'occuper des routes d'intérêts national et des routes d'intérêt provincial. Et les objectifs assignés à cette entreprise sont notamment :

- L'entretien, l'aménagement, la modernisation et la construction des routes, ponts et bacs ;

- La gestion du laboratoire national des travaux publics ;
- La formation du personnel et la préparation du programme des travaux routiers.

En outre, il détient le pouvoir de faire exécuter certains travaux par des tiers moyennant une convention qui en précise les modalités et les conditions.

Cependant, pour des raisons d'efficacité et dans le cadre de la décentralisation fixée par l'ordonnance-loi n° 78-008, du 20 janvier 1978, le gouvernement avait confié aux gouverneurs de provinces la responsabilité des routes se trouvant dans leurs juridictions respectives. Ainsi, dans leur organisation, ces derniers attribuent l'entretien des routes de desserte agricole et le paiement des cantonniers aux opérateurs économiques présents dans la Province, le District ou le Territoire. Mais aucun tronçon n'est entretenu par un quelconque opérateur économique.

Depuis des dizaines d'années, nous assistons ainsi à une détérioration cruelle et continue des routes. Le résultat n'est autre que l'état défectueux dont les routes sont l'objet à l'heure actuelle.

En R.D.Congo, l'évolution de la politique en matière routière comprend trois principales étapes correspondant à trois grandes périodes de la vie politique du pays. Il s'agit de la période coloniale, allant de 1891 à 1960, la période postcoloniale allant de 1960 à 1971 et la période de 1971 à 1991 (NYOKA MUPANGILA, 2011).

Pendant la période coloniale, la majeure partie des voies de transport en R.D.Congo reposait essentiellement sur les besoins fluviaux constitués de 14.000 km navigables et complétées par 5.200 km de liaisons ferroviaires. Il faut ajouter à cet ensemble fluvio-ferroviaire 145.000 km du réseau routier dont l'entretien était régulièrement assuré par le cantonnement manuel et éventuellement par les mécanismes de réquisition des populations.

La deuxième période va de 1960 à 1971. Elle est caractérisée d'abord de 1960 à 1965 par l'abandon des travaux d'entretien routier consécutif à l'instabilité politique, à des troubles qui avaient secoué le pays ainsi que par son redressement après 1965.

La troisième période qui va de 1971 à 1991 est caractérisée par des réformes profondes lesquelles réformes ont conduit au détachement de plusieurs services de la gestion directe du Ministère des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire pour former un office ayant pour mission de faire des études, construire, et entretenir les infrastructures. L'ensemble du réseau routier de la R.D.C. est géré par une entreprise publique à caractère technique, jouissant d'une autonomie financière et dotée de la personnalité juridique,

dénommée Office des Routes, en sigle « O.R. ». Cette entreprise est créée par l'ordonnance-loi n° 73/023 du 26 mai 1974. Elle s'occupe des infrastructures routières dont les routes, les ponts et les bacs. Elle relève de la compétence du Ministère des Travaux Publics et des Infrastructures.

L'Office des Routes (O.R.) a repris les attributions de l'ancienne Direction des Ponts et Chaussées, celle du Laboratoire National, ainsi que celle de la Mécanisation et Gestion des Bois.

Le réseau routier, comme un ensemble des routes interconnectées et entrecroisées, constitue un secteur important dans une économie facilitant une livraison rapide des marchandises et allège le coût de transport. Il participe et contribue efficacement au processus de création des richesses dans un pays. Mais hélas, au Kasai central, toutes les routes en terre sont dans un état de délabrement avancé. Elles ne permettent pas une circulation aisée des véhicules.

En effet, parmi les voies et les moyens de transport par lesquels la Province du Kasai Central est approvisionnée en divers produits, le réseau routier est le mieux placé, en dehors de la voie ferroviaire, surtout en ce qui concerne le transport des denrées alimentaires de base, notamment le maïs, le manioc, l'huile de palme, le riz, le soja, etc. en provenance des Territoires de la Province du Kasai Central vers les grands centres et vice versa.

Le transport routier est le mode de transport répandu des personnes et des biens. C'est ce type de transport qui intéresse notre étude dans la mesure où elle contribue à l'approvisionnement des grands centres de la province en denrées alimentaires de base, et à l'approvisionnement des milieux ruraux en produits manufacturés. Mais faute d'entretien, il est dans un mauvais état, d'où les usagers se servent des déviations

A cet effet, il est donc impérieux de garder les routes en bon état en les adaptant aux types de climats et des situations géographiques. En effet, il faut penser à une stratégie de transport durable pour intégrer la sécurité des biens et des personnes, afin de contribuer aux objectifs de développement durable que s'est assigné notre pays (NYOKA MUPANGILA, 2017).

Nul n'ignore l'importance des infrastructures de transport dans le développement socio-économique d'un pays. Les moyens de transport sont dans une région, le squelette et l'appareil circulatoire. Ils constituent la condition indispensable du fonctionnement de la région.

Pour MERLIN Pierre (1984), les relations entre les lieux où s'exercent les activités humaines n'en sont pas moins capables. Elles facilitent la circulation des personnes et des biens par le biais des engins divers, autant qu'elles incitent aux investissements. Elles favorisent le tourisme, créent des emplois et donc une source de revenu pour l'Etat. Même le bon fonctionnement des systèmes sanitaires et scolaires en dépend.

La paralysie de ce secteur bloque l'économie d'un pays et du côté du fournisseur (propriétaire des moyens de transport), le transport des biens et des personnes est un service au même titre que les autres prestations payables. Il est source de revenu pour celui qui l'offre.

Le transport routier est indispensable pour la Province du Kasai central, car il peut lui permettre de jouer le rôle d'interaction régionale et diminuer la dépense de la voie ferrée, d'ailleurs vétuste, pour son approvisionnement en denrées alimentaires de base.

LES MOYENS DE TRANSPORTS ROUTIERS

Si l'on peut parler des relations entre les hommes, on suppose qu'il y a échange d'idées, des services et des biens. Or les échanges des biens et des services ne sont possibles que dans la mesure où il existe des voies et des moyens de transport et communication. Ceci faciliterait l'acheminement des produits de leurs zones de production vers les zones de transformation ou de consommation (GODEBILLE, F., 2016).

De ce fait, des moyens de transport utilisés pour approvisionner les centres de la province en denrées alimentaires s'avère indispensable pour nous rendre compte de la qualité des produits transportés. Il s'agit précisément des camions, vélo-cycles et motos, en ce qui concerne le transport routier.

Le véhicule

Il est un fait que ce transport est effectué par des vieux camions qui ne peuvent rouler facilement sur le réseau routier altéré de l'intérieur de la province. En effet, ces routes en terre battue, rongées par le ruissellement et le ravinement, coupées par des bancs de sable et non entretenues, ne se prêtent qu'au matériel roulant en bon état, répondant aux conditions techniques de circulations sur des routes hasardeuses et capables de se frayer des passages sur des voies inconfortables depuis des décennies.

C'est ainsi que ces vieux camions, d'ailleurs vétustes, peu nombreux, et qui auraient pu déjà être déclassés, servent encore au transport des denrées alimentaires de base

en provenance des productions vers les centres de consommation (NYOKA MUPANGILA, F., 2017).

En effet, plus ces camions sont peu nombreux et déjà dans un état de vétusté très avancé, plus l'approvisionnement de cette ville en denrées alimentaires de base est insuffisant et irrégulier. Cela pose déjà de sérieux problèmes à la sécurité alimentaire de la part de la population.

De ce point de vue, l'insuffisance des véhicules sur les routes de desserte agricole et le manque d'entretien des infrastructures routières en général, sont à la base de la faible production agricole au Kasai Central, étant donné que les agriculteurs ne parviennent pas à écouler toute la production et les découragent ainsi pour produire davantage.

Concernant un tonnage important et un grand nombre des passagers, le transport par route s'effectue par camions ou autres automobiles, exploités par des entreprises privées ou de l'Etat. A ce sujet, MERENNE soutient que la réglementation de la circulation routière est surtout un régime international obligeant les transporteurs par autos d'unifier leurs conditions (MERENNE Emile, 1980).

Parmi les sociétés privées ayant fait preuve dans le secteur de transport routier, il y a lieu de souligner les performances des Messageries Automobiles du Sankuru (M.A.S.). En effet, cette entreprise avait contribué largement aux échanges tant intra qu'inter régionaux grâce à son important charroi automobile.

Soulignons que cette entreprise dont le champ d'action s'étendait sur les deux provinces du Kasai Occidental et du Kasai Oriental avait pour activité primordiale, l'évacuation des produits agricoles. C'était une activité complémentaire des réseaux ferroviaires de l'actuelle Société Nationale des Chemins de fer du Congo (S.N.C.C.). Elle s'occupait aussi du transport des personnes, du courrier postal et d'autres objets nécessaires pour l'administration. Elle organisait le transport des marchandises, des passagers et du fret des courriers postaux au profit des populations de l'ancienne Province du Grand Kasai. Elle avait aussi contribué à la circulation des biens, l'entretien des relations entre les milieux ruraux et urbains (NYOKA MUPANGILA, 2011).

Toutes ces activités étaient coordonnées à partir de la direction d'exploitation dont le siège social se trouvait à Kananga. De cette direction dépendaient six secteurs de Kananga, Muene-Ditu, Mbuji-Mayi, Kabinda, Lusambo, Lodja et Sandoa. Ces différents secteurs avaient sous leur dépendance les postes sur les lignes reprises dans le tableau 1 ci-dessous :

Tableau 1. Répartition des secteurs des lignes de transport

1/ SECTEUR DE KANANGA AVAIT 5 LIGNES :	
- Kananga-Lusambo :	217 km
- Kananga-Kabinda via Mbuji-Mayi :	340 km
- Kananga-Mweka via Luebo :	245 km
- Kananga-Lombelo :	175 km
- Kananga-Luiza via Kazumba :	273 km.
Total :	1.255 km
2/ SECTEUR DE LODJA AVAIT 4 LIGNES :	
- Lodja-Bena Dibele :	146 km
- Bena Dibele-Kole :	110 km
- Lodja – Lomela :	215 km
- Lodja – Katako Kombe :	170 km
Total :	671 km
3/ SECTEUR DE KABINDA AVAIT 2 LIGNES :	
Kabinda – Tshiofa :	135 km
Kabinda – Lubao :	204 km
Total :	339 km
4/ SECTEUR DE MUENE-DITU : MBUJI-MAYI	170 km.

Source : SNCC/Kananga, 2011.

En effet, par ses activités de transport, cette entreprise, actuellement en faillite, avait autre fois contribué grandement aussi bien au désenclavement de l'espace kasaïen qu'à l'entretien des liaisons permanentes entre les milieux ruraux et les centres urbains.

Sa mauvaise gestion par les nouveaux acquéreurs, caractérisée par l'affectation d'importantes sommes de fonds à des fins personnelles, ainsi que par la dilapidation des biens matériels ont poussé le pouvoir à rétrocéder cette entreprise à ses anciens actionnaires qui n'ont trouvé mieux que la liquider. Depuis lors, rien n'a été envisagé pour poursuivre la noble mission de M.A.S. de 1930 à 1977 au Kasai et dans une bonne partie du Katanga.

Outre les M.A.S., d'autres sociétés exploitaient les lignes ci-après :

<u>Lignes</u>	<u>Transporteurs</u>
- Kananga-Lomela-Kisangani :	FOMETRA
- Tshimbulu – Mbuji-Mayi :	MERILCO
- Samangua – Katako Kombe :	TRANSCO
- Katako Kombe – Kindu :	TRANSCO
- Lodja – Katako Kombe :	TRANSCO
- Katako Kombe – Lukelenge :	TRANSCO
- Samangua – Wembo Nyama :	TRANSCO
- Lomela – Lodja – Bene Dibebe :	TRANSCO.

Vers les années 1990, une autre compagnie était créée pour le transport des personnes. Il s'agit de la Compagnie SOTRAZ. La mauvaise gestion avait précipité sa faillite.

Quelques années après, certains commerçants s'occupèrent des transports des biens et des personnes à travers certains axes, reliant ainsi les différents centres de la province. L'impraticabilité des différentes routes occasionnèrent beaucoup de pannes. Au jour d'aujourd'hui, les camions s'occupant du transport sont à compter au bout des doigts.

Comme on peut bien le constater, toutes les structures mises en place durant le règne de 32 ans de la deuxième république, soit de 1965 à 1997 n'ont pas eu les effets escomptés, et à quelques exceptions près, les voies de transport et de communication n'ont pas été réellement et durablement améliorées quand elles n'ont pas subi une exonérable dégradation.

Cette situation explique le début de la débâcle routière du Congo. Pendant ces années, le transport des marchandises par camion était relativement régulier. Les camions de marque : TOYOTA, MERCEDES et BEDFORD transportaient irrégulièrement (parce que les routes étaient en mauvais état) les marchandises à destination de Tshikapa, Diboko, Mayi Munene, Nsumbula ou Ntambue-à-Kabongo.

Les propriétaires de ces camions sans traction étaient entre autres Biduaya Muamba, Lokoto, etc. L'état de la route était assez bien pour ces engins moins lourds, mais la durée de route variait entre deux et trois semaines ou un mois pour arriver au terminus (KASONGA KADIOBO, 2008).

Quelques temps après, avec l'introduction des camions à traction de marque : MAN, MAGIRUS, JUPITER (autrement appelés SILAUKA) par ITSHIPHAR, TSHIEBUE

et MUKANDILA, etc, l'état des routes était devenu impraticable sur cet axe à cause de ces camions lourds. Le transport des marchandises devenait de plus en plus subjectif par les transporteurs. Ils préféraient transporter les marchandises de leurs connaissances au détriment de celles d'autres clients moins connus de ces propriétaires, et cela avec beaucoup de risques de pourriture pour une certaine catégorie de marchandises.

Treize ans après la chute de la deuxième république, il est difficile d'attendre les résultats spectaculaires du régime de cette époque qui s'est recherché tant bien que mal, à travers la révolution de la modernité. A cela il faudra ajouter les cinq chantiers dont la réhabilitation et la construction des infrastructures étaient une priorité des priorités.

L'actuel régime se recherche encore à travers les nouvelles méthodes de gestion des institutions à caractère démocratique. Il a mis sur pied une société de transport routier dénommée TRANSCO, mais qui n'est pas encore arrivée au Kasai Central. Par contre, le charroi automobile destiné au transport routier a sensiblement diminué progressivement jusqu'à disparaître au profit de la bicyclette, de la moto et du portage.

Le vélo

Selon KASONGA KADIOBO (2008), ce phénomène est né vers les années 1989 et surtout après les pillages de septembre 1991. Il sied de signaler qu'après le massacre des étudiants de l'Université de Lubumbashi dans la nuit du 11 au 12 mai 1990 par un commando du feu Président, le Maréchal Mobutu, les Occidentaux avaient coupé la coopération structurelle avec notre pays.

Comme conséquence malheureuse, l'Office des Routes (O.R.) n'obtient plus l'appui financier ni matériel pour exécuter ses projets en chantier. Ainsi donc, petit à petit, les routes cessèrent d'être entretenues. Cette situation explique le début de la débâcle routière du Congo.

L'inquiétude et l'impatience envahirent la plupart des commerçants non propriétaires des camions. Pour contourner cette difficulté, ceux-ci mobilisèrent des vélos et recrutèrent des jeunes gens braves « Bayanda », moyennant paiement conséquent pour transporter les denrées vers les lieux de consommation, tels que Diboko, Nsumbula, Kamako, Kamabanji, Kalamba Mbuji, etc. Les produits transportés étaient : farine de froment, sel de cuisine, thé, café, sucre, pétrole, lait, essence, bière, biscuits, œufs, fretins, poissons salés, arachides, riz, etc.

Après avoir touché leur prix de voyage, les transporteurs à vélo « Bayanda » retournaient à Kananga, qu'ils atteignaient après trois ou quatre jours, heureux d'avoir fait un bon voyage, mais fatiguant et générateur de quelques inconvénients sanitaires : hémorroïdes, convulsion, rhumatisme, appendicite, hernie, névralgie, etc.

Malgré ces indispositions, le « buyandisme » se développait progressivement à cause du gain alléchant qu'il rapportait aux « Bayanda ». Son ampleur a atteint des proportions fortes considérables qu'il est bon et fier d'être appelé « Muyanda » aujourd'hui (KASONGA KADIOBO, 2008).

Nous présentons ci-dessous quelques terminus ou sites pour les Bayanda et les destinées approximatives à partir de Kananga :

1. Kananga – Diboko : \pm 380 km
2. Kananga – Tshikapa : \pm 365 km
3. Kananga – Nsumbula : \pm 370 km
4. Kananga – Kamako : \pm 450 km
5. Kananga – Kamabanji : \pm 360 km
6. Kananga – Mutshima : \pm 380 km
7. Kananga – Kamonya : \pm 320 km
8. Kananga – Ntambue-a-Kabongo : \pm 360 km.

Le vélo “concurrence” les camions pour le transport de divers produits. Les utilisateurs de ce moyen de transport ne roulent pas, mais ils tirent leurs vélos qui transportent souvent des charges qui dépassent leurs propres masses, une atteinte pour leur santé à moyen et à long terme.

Beaucoup de gens investissent aujourd'hui à Kananga dans l'achat des vélos pour pratiquer le transport des biens. Par manque de bonnes routes, les vélos sont devenus des moyens de transport les plus utilisés, de divers produits agricoles. Ce sont les hommes, parfois aidés par les femmes (leurs épouses) qui utilisent ce mode de transport. Ces hommes sont généralement des jeunes instruits ou pas qui se débrouillent pour leur survie.

Les vélos utilisés pour le transport sont modifiés et adaptés au transport des biens. A ce propos, nous avons constaté que le vélo est un moyen de survie pour des familles à Kananga. Les utilisateurs de ce mode de transport, sont appelés les « Bayanda » dans le langage du milieu.

Le phénomène « Bayanda » offre des multiples avantages dans la Ville de Kananga dans la mesure où il favorise :

- Le transport des produits manufacturés et divers, destinés aux zones résidentielles et commerciales ;
- Les bayanda sont moins chers et amènent les produits jusqu'à leur destination ;
- Le prix d'une course de transport par vélo ne connaît aucune réglementation administrative, c'est le client qui indique la destination et ce qu'il a comme colis à transporter, ainsi le transporteur apprécie les frais de la course et en cas d'accord et il transporte des marchandises jusqu'à sa destination.

Les inconvénients pour ce moyen de transport sont :

- ✓ La perte de temps et d'énergie ;
- ✓ Une faible quantité de marchandises à transporter ;
- ✓ L'exposition à diverses maladies pour les Bayanda, (hernie, hémorroïde, etc.) ;
- ✓ Manque de sécurité des biens transportés.

Le vélo demeure actuellement le grand moyen de transport pour approvisionner les milieux ruraux en produits manufacturés. Les Bayanda sont visibles sur toutes les routes de desserte agricole ; ce qui combat la rareté de ces produits dans les villages de la Province du Kasai Central.

Les denrées alimentaires pour l'approvisionnement de la Ville de Kananga par vélo sont notamment le manioc, le riz, le haricot. Outre ces produits, le vélo apporte à Kananga les boissons alcooliques en provenance de Demba et Kazumba, de l'essence et du mazout en provenance de l'Angola.

Le vélo est un moyen peu rémunérateur pour le pratiquant, s'il n'est pas propriétaire de l'engin. Nombreux Bayanda, du moins ceux qui transportent des biens sur le vélo, affirment qu'ils enrichissent les propriétaires.

Le métier de Bayanda est en général un travail qui risque souvent de porter atteinte à la santé du pratiquant. Aussi nombreux cas de la hernie, tuberculose pulmonaire, d'impuissance sexuelle, voire de vieillissement précoce ont été constatés. De fois, des cas de décès en cours de route sont aussi connus.

Toutefois, le vélo est jusque-là le moyen de transport des marchandises le plus économique dans ce circuit d'approvisionnement de la ville de Kananga. Cependant, ce mode de transport ne peut pas acheminer une grande quantité des denrées alimentaires par rapport au train ou camion.

La moto

Il est connu de tous que de nos jours, la moto est un moyen de transport conçu et destiné au transport des hommes. La rareté des camions qui devraient assurer le transport des marchandises et d'autres produits, pousse parfois certaines personnes à utiliser les motos pour assurer le transport de ces produits des milieux ruraux vers la Ville de Kananga et vis-versa

Ce mode de transport est surtout utilisé pour les produits des propriétaires des motos qui reviennent d'une mission de service ou d'une visite familiale. De fois, les taximotards ramènent à Kananga des denrées alimentaires après avoir déposé leurs clients à l'intérieur de la province.

Signalons que, le coût de vente des produits alimentaires acheminés à Kananga par moto est très élevé, vu la rapidité et les coûts élevés de l'essence. Cela impacte aussi sur le coût de vente des autres produits en général.

Le portage

Le portage, selon Kasonga Kadiobo, trouve son origine dans le commerce luso-africain des 18^{ème} et 19^{ème} siècle. Pour une petite histoire, l'Angola de la frontière luso-africaine ou Angola des confins c'est des gens qui étaient commercialement liés et un peu culturellement à l'Angola. C'était une zone extrêmement dynamique au 19^{ème} siècle. Ce dynamisme venait des gens qui s'étendaient un peu partout pour des raisons commerciales (KASONGA KADIOBO, 2008). D'autres encore fuyaient le régime politique dictatorial des Tshokwé qui s'appuyaient sur l'Angola portugais, leur fournisseur des armes à feu et tous les autres produits dont ils avaient besoin. Dans cet Angola, tout le monde avait le droit à la vie. Cela explique l'intensité de mouvement et les gens se déplaçaient aisément comme les Bayanda de ces jours.

Les principaux itinéraires de Luanda vers l'intérieur étaient : Luanda-Kwanza-Kasanye. Pour l'intérieur : Angola-Golungo-Kasanye ou encore Luanda-Dondo-Kasanye. L'on sait par ailleurs que les Songo et les Imbangala étaient des porteurs volontaires. Après le portage, ils rentraient chez eux.

Pour avoir de l'ivoire, les Imbangala devaient aller le chercher chez les Luba de Mai Munene. Ce fut ainsi que ce produit se trouvait à Kasanye ainsi que le caoutchouc. Dès lors, Malange était devenu un grand entrepôt des produits en provenance de Lunda. Les Tshokwé et Songo y allaient vendre leurs produits. Ce furent ces peuples qui s'étaient spécialisés en commerce de longue distance du 18^{ème} au 19^{ème} siècle.

Au regard de cette esquisse, les similitudes entre les Bayanda de Kananga au Kasai Occidental, les Tshokwé et les Songo sont remarquables malgré la différence naturelle des produits portés et transportés de part et d'autre.

Il importe de signaler qu'à côté de cette forme de « buyanda » à longue distance, il existe le « buyanda » urbain, soit celui qui se pratique en ville, à Kananga. Cette forme de « buyanda » utilise le charriot, le vélo et la tête. Ces « buyanda » urbains ne couvrent pas de longues distances. Ils portent les marchandises et autres effets des clients des résidences de ces derniers aux points de vente pour peu de frais, mais qui varient selon les poids à transporter et la distance à parcourir. Ces transporteurs sont de deux sexes, les hommes utilisent le charriot, le vélo et la tête. Ils partent du centre de la ville vers les Communes où se trouvent les dépôts et vice-versa.

Les femmes puisent de l'eau, transportant des bassins, de la farine, etc, pour leurs clientes. Les chèvres transportent, comme les femmes, les colis de leurs clients sur la tête. Tant bien que mal, ils mènent ainsi leur vie au jour le jour. Cette forme de buyanda existe dans tous les grands centres urbains de la R.D.Congo.

PERSPECTIVES D'AVENIR

Pour relever le défi des transports routiers dans la Province du Kasai Central, certaines recommandations nécessitent d'être formulées.

- Les autorités en place devraient songer à la réfection des routes en mauvais état, et si possible, les revêtir ou en tracer d'autres ;
- Songer aussi à la réfection des ponts déjà en détérioration pour permettre aux camions, vélos et motos de transporter des charges considérables pour le ravitaillement des villes ;
- Pour parer à l'inexistence du charroi automobile, l'autorité provinciale doit faire le plaidoyer auprès du pouvoir central afin de doter la province des camions pouvant permettre le transport des produits agricoles des centres de productions vers les centres de consommations ;

- Réglementer la vente du carburant, sa mauvaise consommation et accorder la priorité aux détenteurs des véhicules chargés du transport des produits vivriers.

CONCLUSION

Les transports routiers dans la Province du Kasai central connaissent plusieurs défis à relever. Un axe routier national a une importance capitale, relie cette province à d'autres provinces. Par contre, les routes régionales et locales relient les principaux centres urbains de la province. Quoique défectueux dans l'ensemble, ces axes routiers jouent un rôle vital dans l'approvisionnement en denrées alimentaires et produits manufacturés de la région.

Quant à la praticabilité du réseau routier kasaien, l'analyse des cartes routières élaborées par l'Office des Routes et par le Service National des Routes de Desserte Agricole, rend bien compte de l'état généralement défectueux. Les conditions d'accessibilité d'une grande partie de la région sont difficiles.

Il faudra retenir aussi un problème non moins important de la connectivité et d'accessibilité du réseau routier de la R.D.Congo. Il en résulte que la connectivité du réseau routier congolais est faible et mauvaise, tant sur le plan général du pays qu'au niveau de chaque province. Il en est de même de l'accessibilité qui est faible.

Le désenclavement du pays permettra un meilleur équilibre dans les relations entre les villes et les campagnes. Il va ainsi rompre l'isolement des milieux ruraux producteurs de la majeure partie des produits vivriers que consomment les villes.

En définitive, le réseau du transport routier au Kasai Central, de manière générale, est désarticulé et inopérant dans une grande partie de la province. Ses difficultés ont pour conséquence, le rétrécissement de la circulation des biens et des personnes, augmentant de ce fait, l'isolement et l'enclavement des zones productives des centres urbains de consommation.

Devant certaines difficultés de transport des biens et des personnes, la population recourt au vélo, à la moto ainsi qu'au portage. Mais de manière générale, les solutions à cet état de chose sont à trouver dans le cadre global de la réhabilitation et de la reconstruction des infrastructures en R.D.Congo.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BUSHABU MBENGELE, A. (2019). *La régionalisation du grand Kasai ou le choix d'un cadre géographique pour l'aménagement du territoire*. Kananga : Ed. de l'ISP, CREDOP.

- KASONGA KADIOBO, P.B. (2008). *Le phénomène « Bayanda » et le diplôme universitaire : Approche praxéo-sociologique du commerce à longue distance, contrat contre la pauvreté*. Kananga : Ed. de l'ISP Kananga, CREDOP.
- MELLIER, G. (1968). *Route en terre* Paris : Ed. Seyroles.
- MERENNE EMILE (1980). *Géographie des transports*. Paris : Ed. P.U.F.
- MERLIN PIERRE (1984). *La planification des transports urbains*. Paris : Ed. Masson.
- NYOKA MUPANGILA, F. (2011). *Contribution à l'étude des relations ville-campagne en R.D.C. Le cas de Kananga et sa région* (Thèse de doctorat). UNIKIN.
- NYOKA MUPANGILA, F. (2017). *Dynamique urbaine en R.D.C. : Esquisse de diagnostic de l'espace Kasaien*. Kananga : Ed. SP Kananga, CREDOP.
- WOLKOWITSCH, M. (1982). *Géographie des transports, 2^{ème} éd.* Paris : Armand Colin.
- GODBILLE, F. (2016). « Quels transports pour quel développement » *in transport*, n° 308.
- NKONGOLO, K. (1985). Le transport routier et le sous-développement agricole des zones rurales du Kasai Occidental (Zaire} *in Revue Belge de Géographie*, 14^{ème} année, Fascicule 3-4.
- OVD (2017). *Rapport annuel de l'Office des Voiries et Drainage 2016*. Kananga.
- OVD (2019). *Rapport annuel de l'Office des Voiries et Drainage 2018*. Kananga.