

DYNAMIQUE TERRITORIALE DU KASAYI (CONGO-KINSHASA). INCIDENCES DES CHANGEMENTS SOCIO-POLITIQUES ET ECONOMIQUES SUR LA RECOMPOSITION SPATIALE

Kabata KABAMBA

Résumé

Les structures territoriales du Kasayi sont abordées par l'étude des principaux changements socio-politiques et économiques intervenus au cours des quarante dernières années. La région a connu une recomposition socio-spatiale sous l'influence des forces ethno-tribales dans les différentes restructurations administratives ; d'un autre côté, la libéralisation des activités diamantifères et le déclin des transports terrestres a joué un rôle dans la réorganisation des flux d'échanges. La concentration des infrastructures en certains lieux de l'espace régional et l'urbanisation rapide, mais inégalement répartie, mettent en évidence l'importance de la région du triangle Kananga - Mbujimayi - Mwene-Ditu comme pôle dynamique du Kasayi. Le Sud-Ouest axé sur Tshikapa apparaît comme un pôle secondaire. Le Nord est isolé et en déclin.

Mots clés

organisation territoriale, croissance urbaine, transports terrestres, Kasayi

Abstract

The territorial structures of Kasayi are explained through an examination of the major economic and socio-political changes that took place over the last forty years. During this time, the region underwent a social reorganization due to the role ethno-tribal forces played in various administrative restructuring initiatives. On the other hand, the liberalization of the diamond trade and the decline in overland transportation played a role in the reorganization of trading patterns. The importance of the triangle Kananga - Mbujimayi - Mwene-Ditu as the hub of economic development in Kasayi is illustrated by the concentration of infrastructures in specific areas as well as the rapid urbanization. However, the urbanization phenomenon is not equally spread throughout the region. The Southwest, with a focus on Tshikapa, seems to be the secondary pool. The North is in decline and isolated.

Keywords

territorial organization, urban growth, overland transportation, Kasayi

Le Congo-Kinshasa a connu depuis 1960 une recomposition spatiale suite à la persistance des crises politiques et économiques et aux stratégies d'adaptation des acteurs. Pour l'ensemble du pays, les traits majeurs de cette recomposition ont été mis en évidence dans un schéma évolutif présentant le Congo comme un espace fort démarqué des schémas hérités du temps colonial et écartelé entre trois mouvances : occidentale, orientale et méridionale (Bruneau et Simon, 1991). Les mutations spatiales au niveau régional ont un caractère temporaire ; elles varient sous l'influence des forces politiques, socio-ethniques et économiques (Nicolai, 1993 et 1996). Ces formes induisent des structures territoriales qu'il importe de mettre en évidence en vue de mieux comprendre les spécificités de chacune des trois mouvances et des espaces environnants. Parmi ces espaces constituant des exceptions remarquables aux trois principales mouvances figurent l'immense isolat de la cuvette centrale et le Kasayi'. Celui-ci marque, en effet, son dynamisme à mi-chemin entre les pôles occidental

(Kinshasa) et méridional (Haut-Katanga minier) grâce au diamant et à une population plus dense (Bruneau et Simon, 1991). L'évolution de sa structure territoriale au cours des quarante dernières années mérite d'être analysée en rapport avec les effets des différentes forces. Quelles en sont la nature, les causes et les conséquences spatiales ? En quoi les réformes administratives successives et la crise économique ont-elles influencé les polarités ?

I. L'EVOLUTION DU DECOUPAGE ADMINISTRATIF DEPUIS 1960

La structure politico-administrative a changé au Congo-Kinshasa depuis 1885, date de la fondation de l'Etat Indépendant du Congo. Celle en vigueur à la fin de l'époque coloniale avait été mise en place en 1933, année où furent constituées six provinces' (Equateur, Kasayi, Katanga, Kivu, Léopoldville et Province orientale). L'application du décret de 1933 a été le point de départ d'un

processus socio-spatial qui a permis l'émergence des identités et consciences régionales. En effet, durant tout le processus de ce type, l'unité territoriale, comme la structure spatiale, émerge d'une société établie et identifiée clairement dans différentes sphères d'action et de la conscience sociale (Paassi, 1986). Les facteurs à la base d'une pareille émergence sont liés à la dynamique interne (échanges, flux de population, urbanisation...) et à une implication des forces internes ou externes de nature politique et économique.

A. Les acteurs et les forces agissantes

Un an avant l'accession du Congo à l'indépendance, le Kasayi connaît un conflit tribal. Ses ressortissants ont été les plus touchés tant par les antagonismes tribaux internes que par l'exclusion et les persécutions dont ils ont été victimes dans d'autres provinces du pays, particulièrement au Katanga.

Tous ces conflits s'inscrivaient dans un contexte de tensions sociales qui, restées latentes pendant plusieurs années, ont été exploitées en période de crise économique par des « agitateurs politiques ». Les conditions de la création des Etats, de la fixation des frontières et de leur organisation territoriale en Afrique noire en sont l'une des causes (Likaka, 1998 ; Amselle et M' Bokolo, 1999). Les entités territoriales ont été imposées de l'extérieur en ignorant surtout de composer, selon R. Pourtier (1987), avec les « nébuleuses ethniques » qui sont pourtant des sous-ensembles sans existence légale et occultés par le discours de l'Etat. Celui-ci proclame se démarquer du tribalisme malgré le fait que les ethnies en constituent une donnée permanente et constitutive, à ne pas éviter de prendre en compte de façon juste et efficace. La preuve est que, depuis les indépendances, le tribalisme est de façon récurrente utilisé comme outil de lutte politique en Afrique noire (Lonsdale, 1996). La conquête et l'exercice du pouvoir se font essentiellement sous forme d'antagonismes tribaux marquant l'histoire socio-politique des régions et leur structure territoriale. Ainsi, au Congo-Kinshasa, dès septembre 1960 et bien plus tôt au Kasayi, des antagonismes et revendications se levèrent partout dans le pays.

I. Le rôle des événements socio-politiques internes au Kasayi

L'événement interne majeur de l'histoire postcoloniale du Kasayi est le conflit entre les Luba et les Luluwa (Kalanda, 1959; Nicolăi, 1960). Il a sensiblement influencé la géopolitique régionale. C'est un cas parmi tant d'autres du tribalisme sous-ethnique.

Le conflit éclata suite au malaise social et à la difficile coexistence de ces deux sous-groupes d'une même ethnie. C'est à Lulubourg (Kananga), qui était le chef-lieu de la province, et dans ses environs qu'éclata le conflit

avant de s'étendre à tous les centres extracoutumiers et aux implantations des missions religieuses. Rappelons que l'arrivée des Luba en pays luluwa remonte à la deuxième moitié du XIXe siècle. D'abord, fuyant les razzias des esclavagistes ; puis, attirés par de meilleures conditions de vie, ils s'installèrent nombreux en pays luluwa où ils reçurent des terres et ils se mirent au service et sous la protection des Européens. Dès 1906, quatre « chefferies conventionnelles' » luba avaient été créées sur les terres luluwa des environs de Kananga (Libata, 1987) : Kankonde Ntambwa, Matadi Parisis, Mubyayi et Mulonda Mbuji. La seule chefferie luluwa fut celle des Beena Mucipayi du chef Kanyuka. Elle occupait « l'espace compris entre le siège administratif de la commune de Kananga, l'église Saint-Clément et une grande partie du quartier AZDA. Le quartier Kele-Kele et le reste de la ville étaient réservés à leurs champs » (Lombe Tshibuabua et Kangitsi, 1994). Lors du transfert des fonctions administratives du poste d'Etat de Malandji à Lulua-Gare en 1927, les Beena Mucipayi furent forcés de quitter leurs terres pour s'installer à l'emplacement actuel du village de Kanyuka. Plusieurs autres chefferies luba s'ajoutèrent suite au mouvement migratoire. En 1933, on en comptait au moins une vingtaine.

Par ailleurs, ce sont les stéréotypes utilisés par les colonisateurs et les injustices qui ont exacerbé les antagonismes et le malaise social entre Luba et Luluwa. La fragilité de ces stéréotypes apparaît dans leur évolution, car étroitement liés à leur contexte historique, note J.-L. Vellut (1974) qui écrit à propos des Luluwa et des Luba : « Les Luluwa, groupe Luba de l'ouest, sont considérés dans la première littérature coloniale comme un groupe progressiste, avide de changement. Lorsque les missions et l'administration auront préféré s'entourer d'immigrants Luba-Kasayi et se constituer ainsi des petits domaines indépendants des clans luluwa, la littérature coloniale change de ton. Désormais, les Luluwa, devenus étrangers chez eux, prendront l'allure d'un peuple attardé, fuyant le progrès et l'éducation : le stéréotype a changé de sens ».

Pourtant, ces deux groupes constituent une même réalité ethnique que les avatars d'une domination étrangère ont séparée en introduisant un tribalisme sous-ethnique. En effet, avant l'arrivée des Européens, il n'y avait pas de distinction entre Luba et Luluwa. En témoignent leur langue, leurs coutumes et organisation sociale, leur anthroponymie et leur mythe originel, traits majeurs de leur identité. Celle-ci est, en dépit des événements de 1959-1960, exaltée dans les écrits des Kasaiens (Kalanda, 1959 ; Kabongo et Bilolo, 1994 ; Kalulambi Pongo, 1997) ou par des chants aussi bien des chanteurs-historiens⁴ (Kabongo Mbonkodi', Nyunyi wa Luimba⁶, etc.) que des groupes folkloriques (Groupe Sangalayr, Bayuda du Congo<). Tous ces Kasaiens stigmatisent, par l'écriture ou par le chant, le rôle de l'administration coloniale et des missionnaires dans la division du peuple

issu de Nsanga-a-Lubangu. Ils dénoncent l'usage de différents ethnonyms pour distinguer les composantes de ce peuple et font un effort pour minimiser les conséquences du conflit.

Celui-ci avait pourtant une double dimension socio-politique et territoriale. La dimension socio-politique était marquée par un affrontement des forces en présence (Kalanda, 1959 ; Monnier et Willame, 1964 ; Tshimanga-Tshileja, 1969 ; Libata, 1987 ; Tshijuke, 1988 ; Lombe Tshibuabua et Kangitsi, 1994). Les forces politiques s'étaient appuyées sur les problèmes de la vie sociale, car, comme le signale Burdeau, cité par R. Tshimanga-Tshileja, « il n'existe pas de phénomènes politiques en soi, il n'y a pas de puissance, d'énergies ou des forces qui seraient exclusivement politiques. Le caractère politique d'une force résulte de son point d'application. La vie sociale est mue par une prodigieuse complexité de forces qui deviennent politiques dans la mesure où elles font pression sur le Pouvoir ou interviennent dans le rapport politique. En d'autres termes, les forces préexistent et c'est de leur usage que procède leur caractère politique ».

Dans le cas des événements de 1959 à 1962, ce sont les forces politiques traditionnelles coutumières, mues par le réveil des intellectuels luluwa, qui ont agi en s'appuyant sur le malaise social. Ainsi, prenant conscience du retard économique, social et éducatif de leur peuple, les intellectuels luluwa créèrent, en 1953, l'Association Lulua-Frères. Cette association fut le principal catalyseur des forces politiques luluwa. Elle eut rapidement une très large audience parmi les Luluwa. Appuyée par tous les notables luluwa, l'Association Lulua-Frères était incontestablement une puissance par ses nombreuses ramifications partout au Congo belge et au Rwanda-Burundi (Kalanda, 1959). Cette puissance se concrétisa par la convocation en août 1959 du premier congrès luluwa réunissant à Matamba 115 chefs coutumiers et leaders luluwa. Ce fut un tournant décisif dans le déclenchement d'un sentiment identitaire qui marqua l'emprise territoriale - encore déterminante à ce jour - des forces politiques traditionnelles luluwa sur Kananga et ses environs. Face à l'Association Lulua-Frères, il y avait le Mouvement Solidaire Muluba (ou Nkongga Muluba) qui tenait à garder les acquis fonciers octroyés par le pouvoir colonial.

D'où l'importance de la dimension territoriale des événements de 1959. Il s'agissait d'un combat pour l'appropriation territoriale. Les Luluwa voulaient retrouver leur droit bafoué sur leurs terres coutumières; quant aux Luba, ils tenaient à garder les terres obtenues suite aux décisions de l'Administration coloniale. La question du lien culturel et affectif à la terre s'est révélé dans toute sa quintessence. En effet, « contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, ce ne sont pas tant les territoires, ou leurs frontières, qui sont à la source des

problèmes géopolitiques majeurs d'aujourd'hui, mais bien plus souvent des problèmes d'identité historique mal vécus. Ils mènent droit à des guerres qui sont d'autant plus violentes que les problèmes ont été longtemps contenus (...). Les adversaires, frères ennemis le plus souvent, se battent pour des territoires inscrits dans leur mémoire et leur imaginaire plus que pour des territoires réels. Ils sont moins motivés par la " faim d'espace " que par leur volonté d'affirmer une identité blessée et comme malade » (Bonnemaison et Cambrézy, 1996). Cela les pousse au « sacrifice pour le lieu », niveau le plus élevé de « sense of place », selon S. Shamai (1991). C'est ce que firent les Luluwa à Kananga, à Luebo, à Tshikapa, dans les différentes missions catholiques et dans de nombreux villages.

Le conflit opposant les Luba-Kasayi aux Luluwa entraîna, entre 1959 et 1960, le départ massif des premiers de Ilebo, Kananga, Luebo, Tshikapa ainsi que d'autres centres et missions du Kasayi vers leur contrée. Celle-ci comprend le district de Tshilenge et certains secteurs des territoires de Ngandajika et Mwene-Ditu. Elle a une superficie d'environ 14.000 km² et une densité de population relativement forte : plus ou moins 15 habitants au km² en 1958 pour une moyenne nationale de 5,77 ; environ 60 habitants au km² actuellement pour une moyenne nationale inférieure à 20.

2. Le rôle des événements du Katanga et des décisions du Pouvoir central

En ce qui concerne la province du Katanga, les Kasaiens s'y étaient installés pendant la période coloniale pour travailler dans la société minière Gécamines (autrefois Union minière du Haut-Katanga), dans ses filiales et dans la compagnie des chemins de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK). Ils y ont été à deux reprises victimes d'une politique d'épuration ethnique qui a provoqué deux vagues de reflux vers le Kasayi. La première vague est liée à la sécession katangaise. Près de 100.000 personnes sont retournées au Kasayi entre 1959 et 1962. Quant à la deuxième vague qui a commencé en 1991, elle est liée aux massacres des Kasaiens, planifiés par le régime Mobutu et exécutés par le gouverneur katangais de l'époque (Kyungu wa Kumwanza). Les différentes évaluations des organisations de rapatriement, d'accueil et d'insertion permettent d'estimer à près d'un demi-million le nombre de Kasaiens qui ont quitté le Katanga pour s'installer au Kasayi entre août 1992 et décembre 1994 (Pourtier, 1998).

Ce reflux des populations vers le Kasayi a entraîné un certain nombre de problèmes dont les plus importants sont ceux que M. Mwela (1987) signalait déjà pour la première vague de retour de 1959-1962 :

- des conflits sociaux entre les « refoulés⁹ » et la population restée sur place ;
- des difficultés d'approvisionnement en denrées de

- première nécessité ;
- une croissance rapide des centres urbains exacerbant les problèmes d'infrastructures et de logements ;
 - une pression démographique particulièrement forte sur le milieu, avec toutes les conséquences néfastes sur les rendements agricoles et sur la gestion territoriale. Par exemple, à la suite du premier reflux des populations luba, les paysannats (Katanda, Mwene-Ditu et Ngandajika) furent envahis par des immigrants qui réintégraient leur région d'origine et virent leur très solide infrastructure détruite.

Outre ces événements du Katanga, beaucoup de pressions furent exercées sur le pouvoir central pour revoir la division administrative du Congo. La loi du 27/4/1962 consacra cette division du pays en 21 provinces qu'on surnomma péjorativement provincettes. Trois critères étaient pris en compte dans ce découpage en provincettes : une population d' au moins 700.000 habitants, une viabilité économique (pour laquelle les critères objectifs d'appréciation n'étaient pas clairement définis) et une demande expresse introduite par les deux tiers des députés provinciaux et nationaux de la région (Young, 1968). Dans l'application, plusieurs exceptions liées à des impératifs politiques et sociaux furent évoquées pour justifier la création de nouvelles provinces. « La subdivision des provinces en entités plus restreintes était bénéfique dans la mesure où elle régionalisait davantage les administrations. Mais elle fut mal perçue, car elle fut le fait d'un pouvoir central affaibli, qui ne put rester maître du mouvement amorcé et qui se fit complice de tous les compromis » (Ndaywel e ziem, 1998). Par ailleurs, nombre de ces entités furent en réalité découpées sur la base essentiellement tribale des oppositions au leadership de certaines tribus. La justification était que le découpage d' origine coloniale était arbitraire et ne tenait pas compte de la situation de tous les peuples, bien que les circonstances du moment ne s'y prêtaient pas (Ndaywel e ziem, 1998).

B. L'organisation administrative entre 1962 et 1966

Le Kasayi fut subdivisé en cinq provinces : Lomami, Luluabourg, Sankuru, Sud-Kasayi et Unité kasaienne qui était à cheval entre les deux anciennes provinces du Kasayi et du Katanga. Trois de ces provinces étaient monotribales : Sud-Kasayi, essentiellement composé des Luba-Kasayi ; Luluabourg, à majorité luluwa, et Sankuru, des Tetela. Par contre, dans une province comme celle de l'Unité kasaienne, un certain nombre de tribus étaient regroupées dans un conglomérat basé uniquement sur le souci de résister au leadership des tribus plus majoritaires. Par ce découpage, les dignitaires et les élites de chaque tribu s' imaginaient, à travers le pouvoir provincial, s'appropriier « le territoire de leurs ancêtres » pour en jouir sans ingérence d'autres tribus, tout en dépendant pour certaines compétences du pou-

voir central de Léopoldville.

Personne ne semblait prendre en compte la viabilité économique des entités. Car le rôle du tribalisme politique dans la délimitation des provincettes fut déterminant partout au Congo. Dans le cas de la province de Luluabourg, par exemple, les forces traditionnelles représentées par les chefs coutumiers des grandes familles luluwa se révélèrent être des groupes de pression politique informel. Bien que ne participant pas directement aux activités du pouvoir, il y étaient indirectement mêlés par l'intermédiaire de membres de leurs familles présents à différents postes ministériels (Monnier et Willame, 1964). Les chefs traditionnels jouèrent un rôle déterminant dans l'accession aux postes de responsabilité politique et administrative. Cette implication néfaste provoqua des conflits claniques et entraîna la mise en place d'un clientélisme politique et d'une administration moins performante (Tshimanga-Tshileja, 1969). Ce rôle persiste toujours d'autant plus que, dans l'imaginaire collectif, « les chefs constituent une force sociale évidente à laquelle recourent souvent les autorités politiques locales et sont, de ce fait, les porte-étendards de la majorité silencieuse » (Lombe Tshibuabua et Kangitsi, 1994).

Cette implication des forces tribales dans la lutte pour l'exercice du pouvoir explique également les incohérences de la subdivision en provinces de 1962 dont le principal défaut était l'absence d'une vision d'ensemble. Cela a conduit à un découpage en provinces au gré des revendications de groupes particuliers (de Saint-Moulin, 1988). Les provinces n'ont pas bien fonctionné à cause des divisions internes entre clans : Katawa et Mutombo dans la province de Luluabourg ; Cibanda et Mutu-wa-Mukuna dans celle du Sud-Kasayi ; Ase Eswe et Ase Ekonda dans le Sankuru, etc. C'est une preuve que l'homogénéité tribale n'était pas une garantie de cohésion interne. Ces « nouvelles administrations, quelle que fût leur morphologie, firent l'expérience de l'incapacité qu'il y a à gérer rationnellement, dans un Etat moderne, la conscience tribale » (Ndaywel e ziem, 1998). Les incohérences de cette subdivision étaient particulièrement flagrantes pour le Kivu et le Kasayi, note L. de Saint-Moulin (1988). La province de l'Unité kasaienne, par exemple, s'étendait en forme de U renversé autour des deux mini-provinces rivales de Luluabourg et du Sud-Kasayi, du nord du territoire de Dimbelenge à celui de Luiza en passant par Mweka, Tshikapa et le sud de Kazumba. Elle n'a jamais pu bien fonctionner : elle fut, écrit I. Ndaywel e ziem (1998), le cas typique des provinces ayant connu des difficultés d'ordre logistique, car elle était restée totalement dépendante de Kananga, chef-lieu d'une autre province.

Ces nombreuses incohérences et faiblesses de fonctionnement des provinces justifiaient la réforme administrative de 1966.

C. La structure administrative issue de la réforme de 1966 (Fig. 1)

Le deuxième changement politico-administratif postcolonial a été effectué en 1966 sous le régime Mobutu. Cette nouvelle restructuration territoriale ramena le nombre de provinces (appelées régions) à neuf dont la région urbaine de Kinshasa. Au Kasayi, deux régions furent constituées : le Kasayi oriental (chef-lieu : Mbuji-Mayi) et le Kasayi occidental (chef-lieu : Kananga). Cette subdivision en deux régions était dictée par le souci de créer sur les cendres des provincettes deux nouvelles

entités jugées économiquement viables. Il faut reconnaître qu'à cette époque le pouvoir fortement centralisé et autoritaire de Mobutu n'a pas rencontré d'opposition à ce découpage qui, plus tard, sera contesté par certaines sensibilités politiques lors des travaux de la Conférence nationale souveraine (1991-1992). En ce qui concerne leur structure interne, les deux régions comprenaient chacune deux sous-régions, rebaptisées districts depuis mai 1997 : Kasayi et Luluwa pour le Kasayi occidental ; Sankuru et Kabinda pour le Kasayi oriental. Depuis 1978, une nouvelle sous-région (celle de Tshilenge) correspondant presque à l'ancienne province du Sud-Kasai a été

Fig. 1a. Le Kasayi au 30 juin 1960

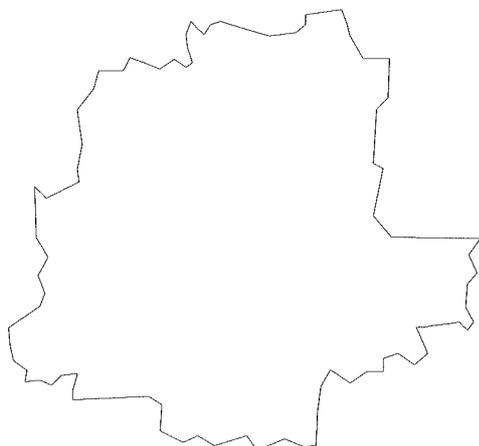


Fig. 1a. Les provincettes (1962)



Fig. 1b. Les deux régions (1966)



Fig. 1c. Les districts en 1978

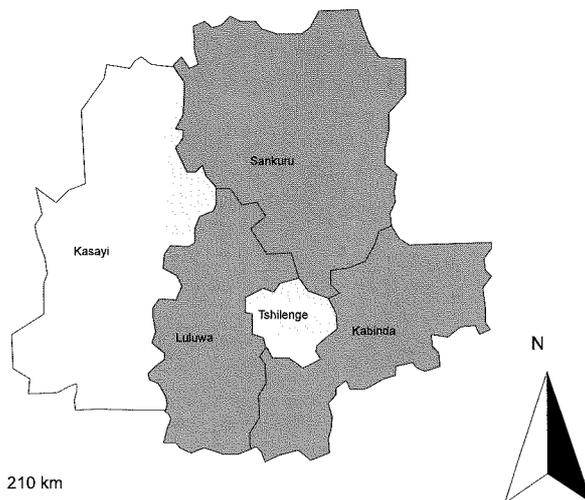


Figure 1. Évolution de l'organisation administrative du Kasayi depuis 1960

créée par soustraction d'un grand nombre de collectivités luba de la sous-région de Kabinda. On se rend bien compte que cette subdivision en sous-régions tient compte, dans une certaine mesure, des sensibilités tribales. Le fonctionnement harmonieux de ces nouvelles entités administratives est compromis par d'innombrables difficultés de transport et de communication.

II. LES TENDANCES LOURDES DE L'EVOLUTION ECONOMIQUE DEPUIS 1960

Lors de l'accession du Congo à l'indépendance en 1960, le Kasayi est une province essentiellement agricole, malgré l'exploitation du diamant, en relative prospérité et qui était à la périphérie du Haut-Katanga industriel dont il fut le grenier (Tshund' Olela, 1987). Mais, depuis cette date, des mutations économiques majeures ont transformé sa structure territoriale et son fonctionnement interne. Il s'agit du déclin des transports terrestres, de la chute de la production agricole de rente, de la carence en énergie agricole, de la faible industrialisation et de la libéralisation des activités du diamant.

A. Le déclin des transports terrestres (Fig. 2)

Le déclin des transports terrestres est une des tendances lourdes de l'évolution du Kasayi au cours de ces quarante dernières années. En effet, avant 1960, le Kasayi avait, à l'instar d'autres régions du Congo, un réseau routier composé de routes et pistes non revêtues, mais praticables toute l'année grâce à un entretien régulier assuré par des cantonniers rémunérés par les collectivités locales. Toutes ces routes et pistes convergeaient vers les ports (Ilebo, Lusambo, etc.) et surtout vers les gares ferroviaires, principalement vers Kananga. Mais, depuis l'accession du pays à l'indépendance, les voies de communication sont en très mauvais état à cause du manque d'entretien régulier ; cela compromet l'efficacité de l'encadrement administratif et le développement régional.

L'épisode le plus malheureux de l'évolution récente des transports routiers au Kasayi est la disparition des Messageries Automobiles du Sankuru (MAS) dont le siège était à Kananga, principal noeud de convergence des routes au Kasayi. Fondées en 1929 pour le transport du coton du Sankuru et du Lomami, les MAS s'étaient « assurées progressivement un réseau de près de 12.000 kilomètres dans le Kasayi et à l'ouest du Katanga, en reliant les postes et localités de l'intérieur aux principales gares des lignes du BCK » (Huybrechts, 1967). Outre le coton, les camions des MAS transportaient d'autres produits agricoles (huile de palme, noix palmistes, arachides, café, etc.) et assuraient des liaisons hebdomadaires pour le transport des passagers et du courrier postal. Le déclin de la production cotonnière, la crise pétrolière et l'inflation galopante des années 70 ont entraîné la faillite des MAS.

Aux difficultés des transports routiers se sont ajoutées celles des chemins de fer. La chute depuis 1990 de la production minière de la Gécamines, principal utilisateur de la Voie nationale, a sensiblement réduit le trafic ferroviaire entre Lubumbashi et Ilebo, dont le port minéralier est à l'arrêt. Le tronçon ferroviaire kasaien,

Fig. 2a. Réseau en 1958



Fig. 2b. Réseau en 1983

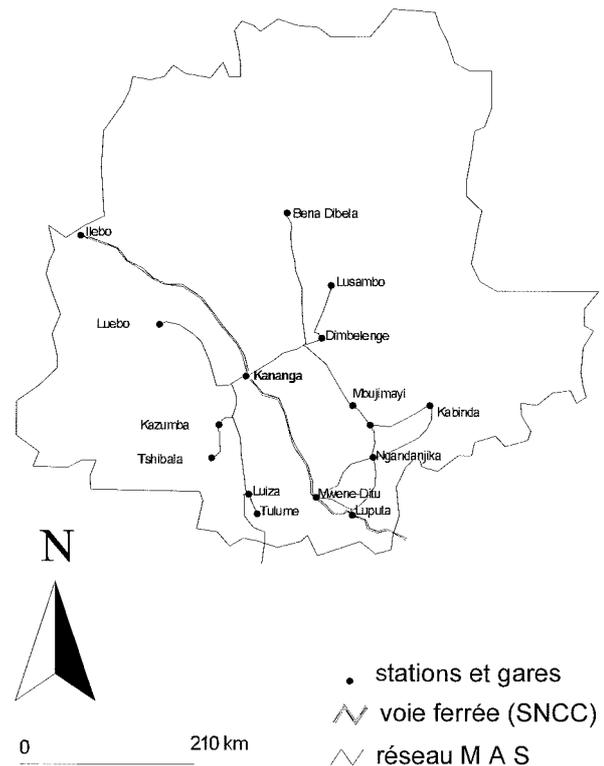


Figure 2. Évolution du réseau MAS au Kasayi entre 1958 et 1983

dont le rôle est prépondérant dans l'approvisionnement des villes de Kananga et Mbuji-Mayi en produits vivriers, a connu de nombreuses difficultés dues à la mauvaise gestion de la société de chemins de fer, aux nombreux déraillements (conséquence du manque d'entretien des voies et de la vétusté du matériel roulant) et à l'irrégularité des trains.

On a remarqué au Kasayi une extraordinaire capacité d'adaptation des acteurs économiques à cette crise des transports. On assiste à une prolifération de petites entreprises de transport dont la durée de vie ne dépasse pas souvent dix ans. Le choix des itinéraires et la fréquence des liaisons en ont été fortement influencés. Seules les routes nationales (Mwene-Ditu - Mbuji-Mayi, Mbuji-Mayi - Kananga et Kananga - Tshikapa) et les routes régionales ou locales reliant les grandes villes aux principales zones diamantifères ont un trafic relativement intense. Les autres routes ont tout simplement été abandonnées et ne sont pas fréquentées, non seulement parce qu'elles sont en mauvais état, mais aussi parce sans intérêt pour les commerçants-transporteurs.

De même, le rôle des transports aériens s'est sensiblement accru, particulièrement pour l'approvisionnement rapide et sûr en produits manufacturés. Les liaisons avec le reste du pays et même avec l'Afrique australe se font à partir des principaux aéroports de Mbuji-Mayi (devenu le deuxième aéroport du pays par l'importance du trafic), Kananga et Tshikapa.

B. Le déclin de l'agriculture

A l'instar d'autres régions du Congo, le Kasayi a connu, depuis l'accession du pays à l'indépendance, une crise agricole persistante marquée par un déclin important de la production agricole de rente (café, coton, exploitation forestière, etc.) et un recul sensible de la production vivrière qui ne parvient pas à répondre aux besoins d'une population de plus en plus urbanisée. Les raisons de cette crise agricole sont à la fois d'ordre général pour toutes les régions congolaises et particulières au Kasayi :

- le déclin et la disparition des paysannats. Des 3.015 parcelles de six hectares dans le territoire de Mwene-Ditu (1955) et des 8.000 lots (56.000 hectares) dans le territoire de Ngandajika (1956), il ne subsiste rien à l'heure actuelle ;
- l'abandon de certaines cultures de rente comme le coton a entraîné la baisse des revenus des paysans dans certaines contrées ;
- l'immobilisation du matériel suite à la pénurie des pièces de rechange ;
- la dégradation des voies de communication et particulièrement le mauvais état des routes qui éloigne des villes les campagnes les plus productives (territoires de Dekese, de Katako-Kombe, de Kole, de Lodja, de Lomela, de Lusambo, le nord de Dimbelenge notamment); cela aggrave les difficultés d'évacuation de la

- production vivrière et entraîne le découragement des paysans à accroître leur rendement ;
- le rôle nocif de la tristement célèbre mesure de zairianisation qui a confisqué les entreprises étrangères et les a attribuées à des nationaux incompetents et mauvais gestionnaires ;
- la faiblesse des investissements dans le secteur agricole ;
- l'incohérence des différents plans de redressement de l'agriculture et la mauvaise gestion des projets de développement rural (CEDERIM¹, PMKO², PRODALU¹³) financés à gros budgets par les institutions internationales (Banque mondiale, Banque africaine de développement, FAO, Fonds européen pour le développement, PNUD, etc.) ;
- le rôle de l'exploitation du diamant dans la perturbation de la vie de certains villages et dans l'abandon des cultures vivrières.

C. La carence en énergie électrique et la faiblesse de l'industrialisation

Un des blocages majeurs au développement du Kasayi est, en dépit de son énorme potentiel hydroélectrique, la faiblesse de sa production électrique (Nkongolo, 1987). Comparativement à d'autres régions du Congo, le Kasayi a la production d'électricité la plus faible : 0,1 % de la production nationale. Il est dans la même situation que l'Equateur et la Province orientale qui produisent moins de 1 % ; la production du Kivu est aussi très faible (2,5 %). Les principales régions productrices sont le Sud-Ouest comprenant le Bandundu, le Bas-Congo et Kinshasa, avec 61 %, puis le Katanga avec 35 %.

La principale conséquence de cette insuffisance en énergie électrique est le faible niveau d'industrialisation du Kasayi (à peine 1 % du PIB) qui ne compte que quelques unités industrielles : deux brasseries et limonaderies (à Kananga et Mbuji-Mayi), de petites unités d'exploitation forestière et quelques huileries.

D. La libéralisation des activités de production et de commercialisation du diamant

Le diamant est la principale richesse par laquelle le Kasayi s'identifie au Congo. Il est devenu depuis les années 90 la principale source de revenus à l'exportation du Congo : 44 % des recettes d'exportation contre 23 % pour le café, 14 % pour le cobalt, 11 % pour le pétrole brut et 5 % pour le cuivre en 1995.

Pendant la colonisation, l'exploitation du diamant du Kasayi était faite par la Société forestière et minière (FORMINIERE) à Mbuji-Mayi (diamant industriel) et à Tshikapa (diamant de joaillerie). Depuis 1960, la MIBA (Société minière de Bakwanga) produit du diamant industriel à Mbuji-Mayi où le gisement est l'un des plus importants du monde. A Tshikapa, comme partout ailleurs

au Kasayi (y compris dans les environs de Mbujimayi), l'exploitation est artisanale et aux mains des petits exploitants appelés localement « creuseurs ». Elle le fut d'abord frauduleusement avant son officialisation par l'ordonnance-loi n° 82/039 du 2 novembre 1982 portant libéralisation de l'exploitation et de la commercialisation des matières premières précieuses (or et diamant).

L'exploitation artisanale est en croissance : elle se fait dans de petites localités où se sont formés de nombreux campements de « creuseurs » situés pour la plupart dans un rayon de moins de cinquante kilomètres des principales villes diamantifères de Mbujimayi et Tshikapa. Elle induit une augmentation du trafic entre les grandes villes et les villages de « creuseurs », qui se sont mués en certains endroits en bourgs d'importance plus ou moins grande. C'est le cas de Boya, Diboko, Konyi, Tshiaba et autres.

La mesure de libéralisation des activités des matières premières précieuses a marqué un tournant décisif dans l'économie kasaïenne provoquant une réorganisation des flux des marchandises et un extraordinaire déploiement des stratégies d'adaptation à la crise (Nzuzi, 1995). Elle a suscité la mise en place d'un type d'activités liées aux différentes stratégies de survie et initiatives privées dans les secteurs de l'import-export, du commerce de gros, des transports aérien et routier, de la poste et des télécommunications, par l'organisation d'un système de messagerie et d'envoi de fonds. Mais, globalement, cette mesure a surtout profité aux deux maillons supérieurs de la chaîne de commercialisation du diamant : les trafiquants acheteurs et revendeurs, d'une part, et les responsables (nationaux ou étrangers) des comptoirs d'achat, d'autre part. Le maillon inférieur, celui des « creuseurs » et petits vendeurs, n'a pas tiré un grand profit des activités du diamant : la pauvreté est, en tout cas, restée forte pour de nombreux « creuseurs », comme d'ailleurs pour l'ensemble de la population kasaïenne dont les conditions de vie se sont sensiblement détériorées au cours des trente dernières années (de Saint-Moulin, 1988). Il n'y a, en effet, qu'une infime partie des revenus tirés de l'activité diamantifère qui a été réinvestie au Kasayi. Les nouveaux riches qualifiés de « cuistrie » (Biaya, 1985) ou « citancistes » (Kambayi et Mudinga, 1991) gaspillent l'argent dans des dépenses somptueuses et improductives et n'investissent que très peu dans les secteurs créateurs d'emplois et de développement socio-économique.

De même, le rôle de la MIBA dans le développement du Kasayi a souvent été critiqué, car considéré comme peu important par rapport aux gains que cette société tire de l'exploitation du diamant. Sa faible implication dans la satisfaction des besoins sociaux de la population locale est dénoncée. Les activités de cette société minière ont eu un faible impact sur les populations luba du clan des Bakwanga sur les terres desquelles elle est implantée

(Tshund'Olela, 1975) : ces clans ont été dépossédés de la partie la plus fertile de leurs terres. Leurs ressortissants n'ont pas été engagés en grand nombre dans la société minière qui emploie à peine 6.000 agents; ils ont été victimes de plusieurs tracasseries et brimades de la part des agents de la police minière et ils n'ont pu bénéficier d'un débouché pour leurs produits agricoles, la FORMINIÈRE ravitaillant ses ouvriers par ses sociétés filiales. Toutes ces raisons expliquent aussi la faible croissance de la cité de Bakwanga (actuelle Mbujimayi) pendant la période coloniale.

III. LA CROISSANCE URBAINE, PRINCIPALE TENDANCE LOURDE DE L'ÉVOLUTION DEMOGRAPHIQUE (Fig. 3)

La population kasaïenne est passée de 2,3 millions en 1958 à 5,4 millions en 1984 et elle est actuellement estimée à dix millions d'habitants. Cette croissance a été plus rapide dans les villes : un tiers de la population kasaïenne vit actuellement en ville contre un dixième il y a quarante ans. Ayant eu moins de dix agglomérations de plus de cinq mille habitants en 1958, le Kasayi en compte aujourd'hui plus de vingt représentant environ 35 % de la population. En 1990, les quatre villes kasaïennes de plus de 100.000 habitants (Kananga, Mbujimayi, Mwene-Ditu et Tshikapa) comptaient à elles seules 16,6 % de la population totale des quinze villes congolaises de même taille, proportion qui passe à 36,7 % si l'on ne tient pas compte de Kinshasa, métropole nationale.

Cette croissance urbaine rapide est due à un important exode rural consécutif à l'abandon des mesures de limitation de l'accès des populations indigènes au milieu extracoutumier. Mais elle a été accentuée par d'autres facteurs d'ordre socio-politique et économique spécifiques au Kasayi comme le reflux massif des populations et la libéralisation des activités du diamant. De nombreux problèmes socio-économiques et environnementaux en découlent : érosion du site, habitat précaire, chômage, insécurité, etc. Ils sont d'autant plus cruciaux que la ville est grande (Bruneau et Mansila, 1983; Bukumba et Kabamba, 1990).

Les villes où la croissance démographique est spectaculaire (7 % l'an) sont les villes diamantifères de Mbujimayi et Tshikapa (Fig. 3), le diamant étant le seul facteur de vitalité économique au Kasayi (Bruneau, 1995). Les autres bénéficiaires de la croissance urbaine rapide du Kasayi sont les villes petites et moyennes : leur nombre a triplé au cours des quarante dernières années. Elles ont une croissance soutenue par le fait qu'elles apparaissent comme de rares îlots de « bien-être » dans un espace rural très appauvri. C'est donc vers elles que s'effectuent l'exode rural et le repli des déçus de la grande ville.

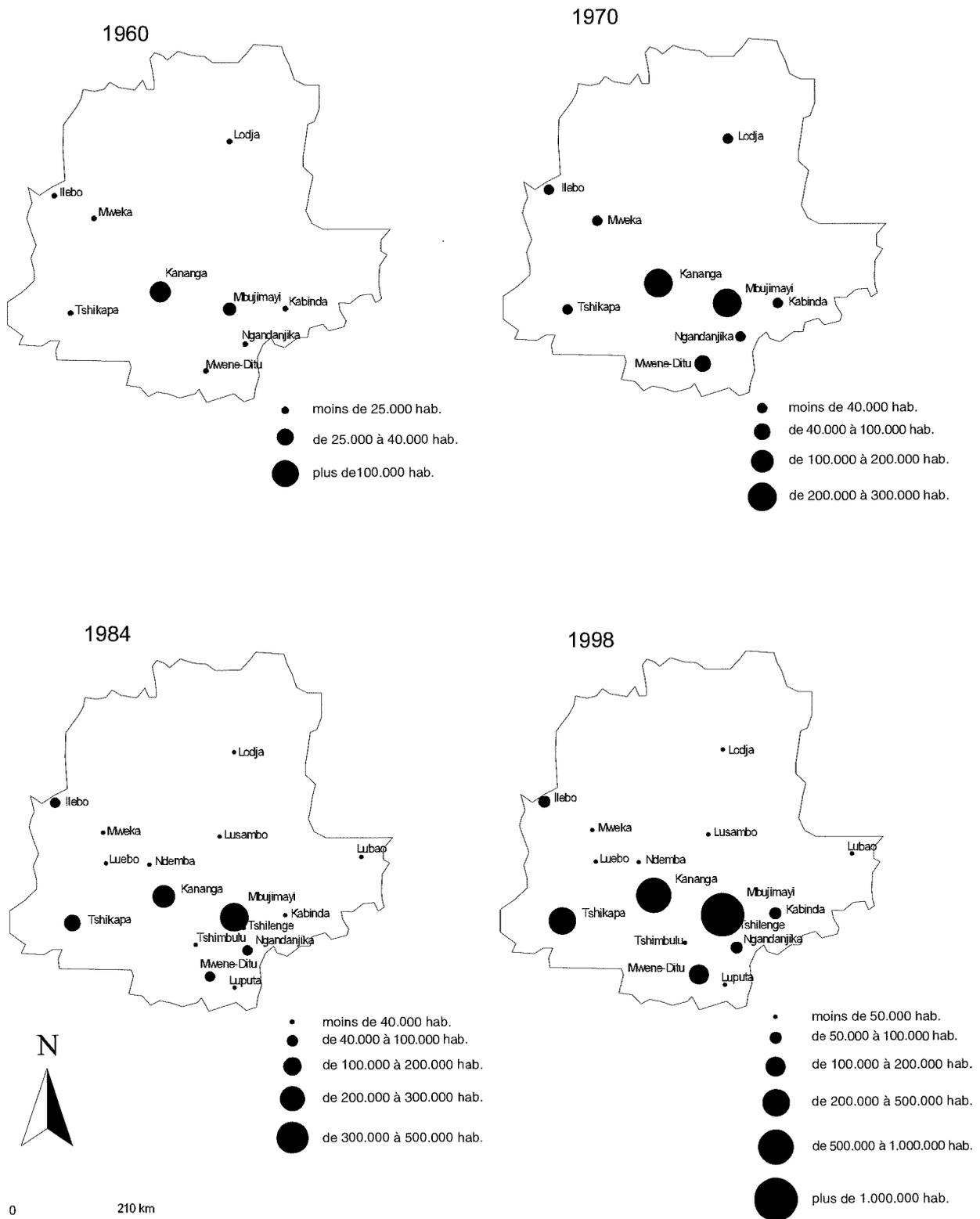


Figure 3. Croissance des villes du Kasayi depuis 1960

Ces villes petites et moyennes du Kasayi ont, à l'instar d'autres villes de leur taille en Afrique tropicale, une fonction administrative prédominante qui est souvent la fonction créatrice. En effet, « nulle part ailleurs ne se lit avec autant de clarté le lien génétique entre la ville et l'Etat que dans l'Afrique subsaharienne : la très grande majorité des villes africaines sont, en effet, filles de l'Etat. L'Afrique centrale le montre de toute évidence : les villes y sont nées dans leur quasi-totalité d'une fonction initiale de contrôle administratif ; les étapes de leur création jalonnent celles de l'occupation territoriale des premiers temps de la colonisation » (Pourtier, 1993). Cette fonction de contrôle territorial a permis la création, dès le début de l'exploration européenne du Kasayi, de plusieurs postes d'Etat qui sont aujourd'hui des chefs-lieux de districts (Kabinda, Luebo et Lusambo, par exemple), de territoires et de secteurs. Dans toutes ces villes, il y a des services administratifs, une prison, un détachement de la police nationale, un hôpital général de référence ou un centre de santé, des petits commerces et quelques écoles primaires et secondaires. Dans certaines villes petites et moyennes, on trouve un évêché catholique (comme c'est le cas de Kabinda, Kole, Luebo, Luiza et Mweka), une station de recherche agronomique (Ngandanjika, par exemple), un port fluvial (Ilebo, Lusambo...) ou un aéroport (Ilebo et Lodja). Il y a des relations régulières entre ces villes et leurs campagnes environnantes auxquelles elles ressemblent sur le plan morphofonctionnel : l'habitat y est généralement de type rural et l'activité principale de la population y reste l'agriculture. Deux facteurs de localisation ont encouragé la croissance de certaines villes petites et moyennes : la localisation dans une zone de forte densité de population du centre du Kasayi, située dans l'axe de forte densité congolaise allant du Bas-Congo à Kabinda et l'implantation le long d'un bief fluvial navigable, à proximité du chemin de fer ou d'une ville de plus grande taille.

IV. LA STRUCTURE TERRITORIALE ACTUELLE

L'évolution socio-politique et démographique des quarante dernières années a entraîné dans l'espace kasaien une nette disparité entre le nord, couvert de forêt et constituant le rebord méridional de la cuvette centrale, et le sud avec ses plateaux couverts de savane boisée. C'est au sud du Kasayi que se concentrent la majorité de la population et l'essentiel des activités économiques. Deux pôles relativement actifs s'y distinguent : la région du triangle Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu et le Sud-Ouest polarisé par Tshikapa (Fig. 4).

A. La région du triangle Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu

Cette région est classée, avec celles de Kinshasa et du Sud-Katanga, parmi les régions à fort potentiel de po-

pulation urbaine et aux fortes densités rurales (Ipanga, 1992). Elle occupe dans l'espace congolais, et particulièrement au Kasayi, une position centrale et elle est sur le plan économique de plus en plus polarisée sur Mbuji-Mayi, principale ville diamantifère : il joue les trois principaux rôles d'encadrement politico-administratif, de concentration des équipements socio-économiques et de noeud de convergence des flux.

1. Pôle d'encadrement politico-administratif

La région du triangle Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu joue un rôle prépondérant dans le contrôle et l'encadrement territorial au Kasayi. Outre les deux chefs-lieux de province (Kananga et Mbuji-Mayi), elle compte deux chefs-lieux de districts (Tshilenge et Tshimbulu) et huit chefs-lieux de territoire (Dibaya, Kabeya-Kamwanga, Katanda, Lupatapata, Miabi, Mwene-Ditu, Ndemba et Tshilenge). Elle concentre logiquement presque les deux tiers des effectifs de fonctionnaires de l'ensemble du Kasayi : cela n'est pas négligeable sur le plan économique quand on sait qu'en 1984 le secteur des services, particulièrement l'administration publique, qui se concentre essentiellement à Kananga et Mbuji-Mayi, représentait environ le tiers du PIB de chacune des deux provinces (de Saint-Moulin, 1987).

L'importance de ce pôle dans l'encadrement territorial s'explique par le fait que c'est de cette région que partent toutes les directives administratives du Kasayi. Il y a, en effet, une nette relation entre la ville et la fonction d'encadrement territoriale en Afrique subtropicale.

2. Pôle de concentration des équipements socio-économiques

La région de Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu concentre la majeure partie des équipements socio-économiques du Kasayi. Il s'agit de petites centrales hydroélectriques (Lubi-IMCK, Lubilanj, Mayi-Munene et Tshiala I), des succursales et agences bancaires, des principaux hôpitaux, des universités récemment créées, des instituts supérieurs, des principaux établissements d'enseignement secondaire, de la majorité des usines de traitement des eaux, des gares ferroviaires importantes (Kananga et Mwene-Ditu), etc. Ce qui la place au sommet de la structure spatiale du Kasayi (Tableau 1).

3. Principal noeud de convergence des routes et des flux

De par son rôle dans l'encadrement territorial et l'importance de son activité économique, la région du triangle Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu est la zone de convergence des principales routes et des flux au Kasayi. C'est le principal pôle de consommation de la production vivrière (maïs, manioc, haricot, riz, etc.), malgré les difficultés d'approvisionnement par route des villes de

Tableau 1. Répartition spatiale des principaux équipements socio-économiques au Kasayi

Pôle	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Kananga-Mbuji-Mayi-Mwene-Ditu	5	3	7	2	8	7	2	-	180	1
Sud-Ouest	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-
Reste du Kasay	-	-	5	1	2	1	2	1	-	-

A : unités industrielles ; B : petites centrales hydroélectriques ; C : stations d'épuration d'eaux ; D : aéroports ; E : succursales ou agences de banques ; F : universités + écoles supérieures agréées ; G : gares ferroviaires importantes ; H : ports fluviaux ; I : kilomètres de routes asphaltés (novembre 1993) ; J : unité d'extraction minière industrielle.

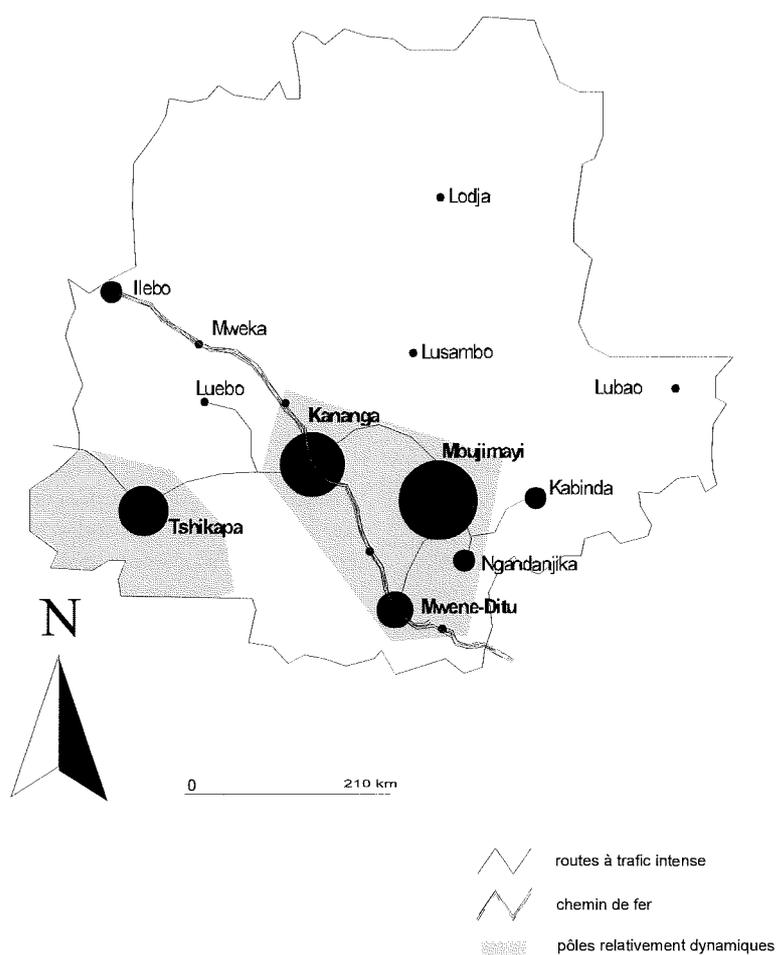


Figure 4. Les deux pôles relativement dynamiques du Kasayi

Kananga et Mbujimayi. Elle occupe aussi une meilleure position au Congo et est ainsi considérée dans les différentes propositions de schémas d'aménagement du territoire national comme la zone de jonction de l'axe routier qui reliera le Bas-Congo aux hautes terres de l'Est et au Sud-Katanga. Elle possède depuis 1971 la seule liaison routière entièrement asphaltée du Kasayi (Mbujimayi - Mwene-Ditu : 132 km) et le seul projet d'asphaltage routier entamé et malheureusement interrompu depuis les pillages de novembre 1993 (Kananga-Mbujimayi, deux cents kilomètres dont près de cinquante déjà asphaltés au départ de Kananga).

B. Le pôle diamantifère du Sud-Ouest, axé sur Tshikapa

La partie sud-ouest du Kasayi se polarise autour de la ville diamantifère de Tshikapa. Celle-ci reçoit les produits manufacturés et agricoles en provenance de Kinshasa ou de Kananga par route ou par air et les redistribue dans tout le sud-ouest du Kasayi ou se sont créés plusieurs bourgs diamantifères. Une bonne partie du diamant artisanal y est collecté par les comptoirs d'achat et par des négociants, surnommés « trafiquants ».

Tshikapa est un pôle secondaire qui dépend largement de Kananga et Kinshasa pour son approvisionnement, mais dont la vitalité se remarque par :

1. l'importance des flux aériens et terrestres pour une ville qui n'a que le statut administratif de chef-lieu de territoire. Cela est un cas exceptionnel au Congo pour les villes ayant le même type de fonctions administratives. D'ailleurs, sa taille la démarque nettement des autres villes exerçant les mêmes fonctions administratives ;
2. l'importance de l'activité commerciale et de la circulation de fortes masses monétaires liées aux activités diamantifères. Cela a attiré une population nombreuse, non seulement vers la ville de Tshikapa, mais aussi dans tous les bourgs diamantifères. Parmi ceux-ci, plusieurs sont spontanément nés suite à la contrebande du diamant à la frontière angolaise : ils doivent leur dynamisme à l'importance des échanges transfrontaliers qui alimentent un trafic frauduleux difficilement quantifiable. Le seul fait visible qui l'atteste est l'importance des liaisons routières partant de Kananga et Tshikapa vers la frontière angolaise. Parmi ceux dont l'importance a grandi au cours des dix dernières années, on citera Kabwe-Kala, Kasamayi, Tshimvunde et Tshisenge. Tous ces bourgs ont une population en nette croissance variant entre 4.000 et 10.000 habitants. Il semble que la proportion des non résidents et des personnes de passage y soit importante. La grande inconnue reste liée à la permanence de toutes ces implantations.

C. Un espace isolé et en déclin : le Nord

Le nord du Kasayi de la cuvette congolaise comprend

les territoires du district du Sankuru (Katako-Kombe, Kole, Lodja, Lomela, Lubefu et Lusambo), le territoire de Dekese ainsi que le nord des territoires de Mweka et Dimbelenge. Il fait partie de l'immense isolat de la cuvette centrale congolaise (Bruneau et Simon, 1991). Le mauvais état des routes l'isole du reste du Kasayi et des principales villes de la forêt équatoriale congolaise que sont Kisangani et Mbandaka. Les rares liaisons possibles (un ou deux camions par mois ; des bateaux irréguliers et fonctionnant au rythme des besoins des opérateurs économiques) sont tournées vers Kananga grâce au dynamisme des commerçants transporteurs teta installés dans cette ville, mais aussi vers Ilebo par la rivière Sankuru. Des liaisons aériennes (deux ou trois vols par semaine sur un itinéraire allant de Kinshasa à Lodja en passant par Tshikapa et Kananga) sont assurées entre Kananga et Lodja, mais elles n'intéressent qu'une infime partie de la population vu leur coût prohibitif pour le grand nombre.

CONCLUSION

Au cours des quarante dernières années, le Kasayi a connu une restructuration spatiale due à :

1. la série de mesures de réorganisation administrative liées au souci de réduire au maximum les affrontements entre différentes ethnies et tenant compte des exigences de l'unité nationale. Ce découpage administratif a intégré les assises territoriales respectives des ethnies ou clans suite à l'implication des forces politiques traditionnelles. L'identité ethnique apparaît comme un simple mode d'accès à la conquête du pouvoir et à l'acquisition d'avantages nouveaux. Mais, effectuées dans le contexte national d'un pouvoir fortement centralisé et corrompu, ces différentes réorganisations administratives n'ont pas apporté une autonomie de gestion susceptible d'assurer le développement local ;
2. l'urbanisation qui est parmi les plus fortes du Congo, à cause d'un important reflux de la population autochtone concomitant à l'abandon de la législation en matière d'accès aux centres urbains ;
3. la libéralisation des activités d'exploitation et de commercialisation du diamant qui a provoqué l'apparition et la croissance de nombreux centres ou villages de « creuseurs » de diamant se localisant surtout dans les zones d'influence immédiate des villes de Mbujimayi et Tshikapa. Celles-ci ont les taux de croissance démographique les plus élevés du pays et les nombreux centres d'exploitation de diamant qui naissent, croissent et parfois disparaissent, constituent de nouveaux pôles dynamiques vers lesquels convergent les flux ;
4. la détérioration sensible des voies de communication terrestres qui a provoqué l'isolement des campagnes, particulièrement celles de la partie forestière du nord, et qui a entraîné de nombreuses difficultés d'approvisionnement des principales villes.

Dans l'ensemble, le Kasayi a connu une recomposition

territoriale marquée par l'émergence de deux pôles relativement dynamiques situés dans la région de savane du Sud, plus peuplée : le triangle Kananga - Mbuji-Mayi - Mwene-Ditu et le Sud-Ouest axé sur Tshikapa. Par contre, la frange méridionale de la cuvette congolaise constituant le Nord du Kasayi - couvert de forêt, peu peuplé et isolé - est en déclin économique. Pourtant, le Kasayi est un espace plein d'atouts naturels, de compétences humaines et de richesses économiques qu'il faudrait exploiter afin de réduire les disparités spatiales. Cette réduction des disparités passe impérativement par une réhabilitation du réseau routier dont il faudrait assurer une connexion avec le rail et par un approvisionnement régulier et suffisant en énergie électrique. Une utilisation adéquate des recettes générées par l'activité diamantifère et un bon encadrement des initiatives privées permettraient de relever ce défi.

NOTES

¹ Nous étudierons l'espace qu'on a pris l'habitude d'appeler « le Grand Kasayi », c'est-à-dire les deux provinces actuelles du Kasayi occidental et du Kasayi oriental : 325.000 km² et presque 10 millions d'habitants. Ces deux provinces fonctionnent comme un seul et même espace socio-économique. Les faits suivants l'attestent ; sur le plan de l'encadrement religieux : l'Eglise catholique n'a qu'une seule Province ecclésiastique composée de huit diocèses (Kabinda, Kananga, Kole, Luebo, Luiza, Mbuji-Mayi, Mweka et Tshumbe) ; l'Eglise presbytérienne a un seul Secrétariat général dont le siège est à Kananga et il y a une seule représentation légale de l'Eglise méthodiste installée à Kananga ; en ce qui concerne le commandement militaire : jusqu'en 1997, les deux provinces du Kasayi formaient une seule Région militaire (la 6^{ème}) avec Quartier Général à Kananga ; un certain nombre d'entreprises publiques et para-étatiques ont préféré établir un seul siège pour les deux provinces : la Société Financière de Développement (SOFIDE) a son siège pour le Kasayi à Mbuji-Mayi ; la direction informatique de la REGIDESO pour le Kasayi est installée à Mbuji-Mayi ; le siège de la direction des chemins de fer pour le Kasayi est à Kananga ; le bureau régional de l'UNICEF est à Mbuji-Mayi ; celui de l'USAID à Kananga, etc. ; ces deux provinces ont été les seules à s'opposer à la réforme monétaire de 1993 et ont continué à utiliser les anciens zaïres jusqu'en 1998 ; la plupart des vols à destination du Kasayi ou en transit desservent, pour des raisons de rentabilité, à la fois Kananga et Mbuji-Mayi qui sont les deux chefs-lieux de provinces les plus proches.

² Trois provinces (Equateur, Katanga et Orientale) gardent les mêmes limites selon l'organisation administrative en vigueur à ce jour. Les autres ont été scindées : Léopoldville en trois entités (Bandundu, Bas-Congo et la ville de Kinshasa qui a statut de province) depuis

1966 ; le Kasayi en deux entités (Kasayi occidental et Kasayi oriental) depuis 1966 ; le Kivu en trois entités (Maniema, Nord-Kivu et Sud-Kivu) depuis 1987.

C'est ainsi qu'on appelait ces entités administratives indigènes créées par l'Administration coloniale en vue de l'encadrement de ces populations venues d'autres contrées.

Nous tirons ce terme de T.K. Biaya (1984) qui distingue cette catégorie de narrateurs-conteurs des griots d'Afrique de l'ouest en se basant sur le fait que leurs positions socio-économiques ne sont pas identiques.

³ Chanteur, né au début de ce siècle, dont les chants relatant l'histoire des différents clans tuba du Kasayi sont bien connus des lubaphones.

⁴ cf. T. K. Biaya (1984).

Groupe musical installé à Bruxelles, dont les chansons « Kasayi wa Balengele » et « Kasala ka Katanga wa tshikabidi » exaltent l'unité des peuples kasaiens. D'autres chansons incitent à un effort de participation au développement du Kasayi.

Groupe musical installé à Kinshasa, dont les thèmes des chansons exhortent les Kasaiens à participer au développement de leur région.

⁵ C'est ainsi qu'on a appelé au Kasayi ces personnes chassées du Katanga lors des événements de 1992 à 1994. Io C'est la liaison fluvio-ferroviaire du Haut-Katanga minier avec le Bas-Congo, entièrement sur le territoire de la RD Congo.

I Centre de développement rural intégré de Mweka, financé par le Fonds européen de développement (FED).

¹² Projet Maïs au Kasayi oriental, financé par le Fonds européen de développement (FED).

¹³ Projet de développement agricole de la Luluwa, financé par la Banque Mondiale.

¹⁴ Nous référant à L. de Saint-Moulin (1992), nous considérons comme urbaine toute agglomération d'au moins 2.000 habitants et ayant le statut administratif de « cité ».

BIBLIOGRAPHIE

- AMSELLEJ.-L. & M'BOKOLO E., 1999. *Au coeur de l'ethnie. Ethnie, tribalisme et Etat en Afrique*. La Découverte & Syros, 2^e éd., Paris.
- BIAYA T.K., 1984. De l'aube des temps jusqu'à alors : l'histoire contemporaine des Luluwa par Nyunyi wa Lwimba. *Canadian Journal of African Studies/Revue Canadienne des études africaines*, Vol. 18, n° 1, pp. 23-34.
- BIAYA T.K., 1985. La « cuistrerie » de Mbuji-Mayi (Zaïre). *Genève-Afrique*, XXIII, 1, pp. 61-86.
- BONNEMAISON J. & CAMBREZY L., 1996. Le lien territorial. Entre frontière et identités. *Géographie et Cultures*, n° 20, pp. 7-18.
- BRUNEAU J.C., 1995. Crise et déclin de la croissance des villes au Zaïre. *Revue Belge de Géographie*, 119, 1-2, pp. 103-114.
- BRUNEAU J.-C. & MANSILA F.-K., 1983. L'urbanisation spontanée postcoloniale et ses conséquences : l'exemple de la ville de Mbuji-Mayi au Kasayi oriental. *Annales de la Faculté des sciences*, Vol. 3, Presses Universitaires de Lubumbashi, pp. 65-79.

- BRUNEAU J.C. & SIMON T., 1991. Zaïre, l'espace écartelé. *Mappemonde*, n° 4/91, pp 1-5.
- BUKUMBA T.M. & KABAMBA K. 1990. Urbanisation et détérioration de l'habitat à Kananga. *Zaïre-Afrique*, n° 241, pp. 25-43.
- de SAINT-MOULIN L., 1987. La répartition du Produit Intérieur Brut du Zaïre de 1957 à 1984. *Zaïre-Afrique*, n° 218, pp. 451-477.
- de SAINT-MOULIN L., 1988. Histoire de l'organisation administrative du Zaïre. *Zaïre-Afrique*, n° 224, pp. 197-224.
- de SAINT-MOULIN L., 1992. Les villes et l'organisation de l'espace du Zaïre. *Bull. Séances Acad. Royale Sc. Outre-Mer*, 37, pp. 447-469.
- HUBRETCHS, 1967. Les routes et le trafic routier au Congo. *Cahiers Economiques et Sociaux*, Vol. V, 3, pp. 279-320.
- IPANGA T., 1992. Organisation de l'espace zaïrois par la distribution de la population. *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 304-320.
- KABONGO-KANUDOWI E. & BILOLO M., 1994. *Conception banni de l'autorité suivie de Baluba : burnfumu ne bulongolodi*, Publications Universitaires Africaines, Munich-Kinshasa.
- KALANDA M., 1959. Baluba et Lulua. *Une ethnie à la recherche d'un nouvel équilibre*, Remarques congolaises, Bruxelles.
- KALULAMBI PONGO M., 1997. *Etre luba au X.IC siècle. Identité chrétienne et ethnicité au Congo-Kinshasa*, Karthala, Paris.
- KAMBAYI B. & MUDINGA M., 1991. *Le « citancisme ». Au coeur de l'évolution de la société Luba-Kasai. Sens et non sens d'une mentalité*, Imprimerie Saint-Paul, Kinshasa.
- LIBATA M., 1987. Regroupement des Baluba et ses conséquences géopolitiques dans la périphérie de Luluabourg (1891-1960). *Annales Aequatoria*, n° 8, pp. 99-129.
- LIKAKA O., 1998. Colonisation et construction d'identités. L'administration belge et l'identité Mbole, 1910-1960. *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, T. 85, n° 321, pp. 27-41.
- LOMBE TSHIBUABUA V. & KANGITSI K., 1994. Evolution et rôle du pouvoir coutumier dans la ville de Kananga de 1959 à 1990. *Annales de l'ISP-Kananga*, Vol. V, n° 1, pp. 211-267.
- LONSDALE J., 1996. Ethnicité, morale et tribalisme politique. *Politique africaine*, n° 61, pp. 98-115.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1994. Les disparités et les dynamiques territoriales. Introduction méthodologique. *Bull. de la Société géographique de Liège*, 30, pp. 5-14.
- MONNIER L. & WILLAME J.C. (sous la direction de B. Verhaegen), 1964. *Les provinces du Congo, structure et fonctionnement : Sud Kasayi-Uele-Kongo central*, IRES, Lovanium (Léopoldville).
- MUKOKA Z. & NKONGOLO K., 1987. Le transport routier et le sous-développement agricole des zones rurales du Kasai occidental (Zaïre). *Revue Belge de Géographie*, Fascicule 3-4, pp. 167-171.
- MWANZA WAM. & KABAMBA K., 1999. Déclin des transports terrestres et difficultés d'approvisionnement de Kananga (RDC). *La mute en forêt tropicale : porte ouverte sur l'avenir ?*, APFT Working Paper, n° 6, pp. 53-56.
- MWELA M., 1987. Rôle de l'immigration dans l'évolution d'une société : réflexions sur les problèmes sociaux inhérents au rapatriement des Baluba au Kasai (1959-1962). *Zaïre-Afrique*, n° 212, pp. 103-117.
- NDAYWEL E ZIEM I., 1998. *Histoire générale du Congo*, Duculot/Afrique Editions, Bruxelles-Paris.
- NICOLAI H., 1960. Conflits entre groupes africains et décolonisation au Kasai. *Revue de l'Université Libre de Bruxelles*, pp. 131-144.
- NICOLAI H., 1993. Les mutations récentes des espaces africains. *Bull. Séances Acad. Royale Sc. Outre-Mer*, 38, pp. 565-578.
- NICOLAI H., 1996. Les transformations d'un espace africain : le Kwilu. Réflexions sur le phénomène régional en Afrique centrale. *Bull. de la Société belge d'Etudes Géographiques - SOBEG*, 1996-1, pp. 15-34.
- NICOLAI H. & JACQUES J., 1954. *La transformation des paysages congolais par le chemin de fer. L'exemple du BCK*, Institut Royal Colonial Belge, Bruxelles.
- NKONGOLO K., 1987. Les freins au développement industriel et les possibilités d'industrialisation au Kasai occidental. *Zaïre-Afrique*, 214, pp. 211-229.
- NZUZI L., 1995. L'apport du diamant artisanal à l'essor de l'économie urbaine à Mbujimayi au Zaïre. *Revue Belge de Géographie*, 119/1-2, pp. 161-173.
- PAASSI A., 1986. The institutionalization of regions : a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity. *Fennia*, 164/1, pp. 105-146.
- POURTIER R., 1987. Les Etats et le contrôle territorial en Afrique centrale : principes et pratiques. *Annales de Géographie*, n° 547, pp. 286-272.
- POURTIER R., 1993. Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique. *Villes d'Afrique, Afrique Contemporaine* (Hugon et Pourtier éd.), n° spécial, 168, pp. 82-97.
- POURTIER R., 1998. Les refoulés du Zaïre : identité, autochtonie et enjeux politiques. *Autrepart* (5), pp. 137-154.
- SHAMAI S., 1991. Sense of Place : an Empirical Measurement. *Geoforum*, Vol. 32, n° 3, pp. 347-358.
- TSHIJUKE K., 1984. *Histoire socio-économique de la zone du rail au Kasai(1925-1958)*, Thèse de doctorat, Université de Lubumbashi.
- TSHIJUKE K., 1988. Histoire politique des Beena Luluwa (ca. 1400-1966). *Les cahiers du CERÉKA*, Vol. I (1), pp. 17-54.
- TSHIMANGA-TSHILEJA R., 1969. *Les forces politiques traditionnelles en milieu urbain et rural lulua*, Mémoire de licence en Sciences politiques et administratives, Université Lovanium, Kinshasa.
- TSHUND'OLELA E., 1975. L'impact de la Forminière sur les populations Bakwanga. *Zaïre-Afrique*, n° 96, pp. 349-362.
- TSHUND'OLELA E., 1987. *Le Kasai dans la périphérie du Haut-Katanga industriel*, Les cahiers du CEDAF, Bruxelles.
- VELLUT J.-L., 1974. *Guide de l'étudiant en Histoire du Zaïre*, Ed. du Mont Noir, Kinshasa-Lubumbashi.
- YOUNG C., 1968. *Introduction à la politique congolaise*, Editions universitaires du Congo, Kinshasa.

Adresse de l'auteur :
Kabata KABAMBA
Université de Liège
Institut de Géographie
Allée du 6 Août, 2
B - 4000 Liège