



UN-HABITAT



ACADEMIE ROYALE
DES SCIENCES D'OUTRE-MER
KONINKLIJKE ACADEMIE
VOOR OVERZEESE WETENSCHAPPEN

POVERTY IN MEDIUM AND SMALL CITIES OF DEVELOPING COUNTRIES

Guest Editors: P. BOUVIER, J. BAKOLE & D. SWINNE

Financially supported by



Fonds Wetenschappelijk Onderzoek



Fonds National de la Recherche Scientifique



Belgian Development Cooperation



Belgian Federal Science Policy Office

2011



UN-HABITAT



ACADEMIE ROYALE
DES SCIENCES D'OUTRE-MER
KONINKLIJKE ACADEMIE
VOOR OVERZEESE WETENSCHAPPEN

Urban International Conference

POVERTY IN MEDIUM AND SMALL CITIES OF DEVELOPING COUNTRIES

Brussels, 26-28 October, 2009

Guest Editors: P. BOUVIER, J. BAKOLE & D. SWINNE

Financially supported by



Fonds Wetenschappelijk Onderzoek



Fonds National de la Recherche Scientifique



Belgian Development Cooperation



Belgian Federal Science Policy Office

2011

ACADEMIE ROYALE
DES
SCIENCES D'OUTRE-MER

av. Louise 231
B-1050 Bruxelles (Belgique)

Tél. 02.538.02.11
Fax 02.539.23.53
E-mail: kaowarsom@skynet.be
Web: www.kaowarsom.be

KONINKLIJKE ACADEMIE
VOOR
OVERZEESE WETENSCHAPPEN

Louizalaan 231
B-1050 Brussel (België)

Tel. 02.538.02.11
Fax 02.539.23.53
E-mail: kaowarsom@skynet.be
Web: www.kaowarsom.be

ISBN 978-90-756-5249-9
D/2011/0149/2

CONTENTS

P. BOUVIER. — Introduction	7
--------------------------------------	---

Poverty Challenges in Medium and Small Cities of Developing Countries

D. SATTERTHWAITE & C. TACOLI. — The Role of Small and Intermediate Urban Centres in Regional and Rural Development: Assumptions and Evidence	25
--	----

Outline of Medium and Small Cities

N. DHAHER. — Marginalité et intégration urbaines: les quartiers populaires de la ville de Jendouba en Tunisie	61
---	----

Social Structures

A. KUNDU. — Unemployment and Poverty in Small and Medium Towns: An Analysis of Urban Dynamics in India in the Context of Globalization	77
J. BAKER. — Rural-Urban Interaction in the Oromiya Zone of North-eastern Ethiopia	97
A. ADIDI. — La question de l'intégration sociale dans les programmes de lutte contre l'habitat insalubre au Maroc	107
J. SABAKINU KIVILU. — La rationalité politique dans la production de la pauvreté en RDC. Analyse historique	123

Urban Policy

J. B. BAKOLE. — La trajectoire de la politique européenne vers un partenariat pour le développement urbain durable dans les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique	143
--	-----

- K. VLASSENROOT & K. BUSCHER. — The Border City of Goma: Zone of Contestation or Laboratory of Change? 161
- K. TITECA. — The Impact of War and Peace on the Border Town of Arua (Uganda) 179

Urban Governance

- G. OWUSU. — Small Towns and Decentralized Development in Ghana: A Strategy for Dispersed Urbanization? 189
- V. MUDOY. — Le rôle de la société civile dans l'éradication de la pauvreté semi-urbaine. Le cas du Mali 209
- P. LEVI & A. OTON. — Inégalités d'accès à l'éducation selon les niveaux de pauvreté des ménages et selon le genre à Vientiane (Laos) 225

Economic Characteristics

- J. ADAM. — Urban Food Security in a Violent Setting. Case Study: The Town of Ambon, Indonesia 247
- A. VIANA. — Vespasiano, Brésil: le défi du développement urbain après le départ des industries 255
- J.-M. GODEAU. — Développement intégré et adapté aux populations locales dans la ville de Butembo (Nord-Kivu, RDC) 263

Social Economy

- L. MUSEWA M'BAYO & R. KIBANZA MWANIA. — Crise économique et pauvreté dans les villes du Katanga: problème de gouvernance des entreprises minières? 275
- J. NDAYA. — La contribution des *Bayanda* au ravitaillement de la ville et des villages du Kasai occidental (RDC). 289
- C. HENNART. — L'accès aux services essentiels dans les villes secondaires 305

Health

- P. DONNEN *et al.* — Facteurs associés à un mauvais état nutritionnel en milieu urbain en RDC 313

K. MUBAGWA <i>et al.</i> — Emergence of Cardiovascular Diseases in Urban Africa	327
A. KAKUDJI. — Relations sociales et accès aux soins. Cas de l'hôpital Sendwe de Lubumbashi (RD Congo)	339
P. BOUVIER. — Rapport et conclusions	353

La contribution des *Bayanda* au ravitaillement de la ville et des villages du Kasai occidental (RDC)

par

Julie NDAYA*

MOTS-CLES. — Economie informelle; Initiatives de la base; Première nécessité; Transport à vélo.

RESUME. — Depuis quelques années, le transport de marchandises lourdes à vélo est le moyen d'acheminement des produits vivriers de l'intérieur de la région du Kasai occidental vers la ville de Kananga et vice versa. Ces vélos sont poussés, sans qu'il soit fait usage des pédales. Les cyclistes piétons sont nommés *Bayanda*. Il s'agissait d'abord de Kasaiens refoulés du Katanga entre 1992 et 1993. Grâce aux ateliers de soudure, expertise acquise dans la province minière du Katanga, les bicyclettes déclassées furent réparées et rallongées pour transporter le plus possible de poids. Composés au départ de refoulés, les *Bayanda* sont aujourd'hui des personnes non rémunérées appartenant à différents secteurs. Ils revivifient les anciennes zones de production agricole et épargnent la faim aux habitants de la ville. C'est un exemple éloquent du secteur informel des initiatives de la base, là où les structures ont failli. Mais les *Bayanda* sont aussi victimes de tracasseries de la part des agents de l'Etat qui, normalement, devraient les protéger.

Introduction

Dans cette communication, il est question de montrer comment et pourquoi la bicyclette est devenue le moyen quasi unique de l'approvisionnement en vivres du centre urbain principal de la province congolaise du Kasai et de l'hinterland de ladite province (fig. 1). Ce mode de transport et d'acheminement des produits est apparu aux environs de l'année 1994, dans un contexte social caractérisé par le délabrement du réseau routier, l'augmentation démographique et ses conséquences: le chômage et les carences alimentaires. Les utilisateurs de ce type de véhicules généralement surchargés d'articles divers,

* Institut Africain des Sciences de la Mission, Kinshasa (RD Congo).

au point d'être de véritables attelages, sont appelés les *Bayanda*, terme dérivé du mot luba *kayanda*, qui signifie défi (MUSEKA 2003). En se nommant ainsi, les cyclistes transporteurs expriment leur volonté de vaincre toutes les difficultés rencontrées sur les longues distances qu'ils ont à parcourir pour mener à destination leurs marchandises.

Les *Bayanda* sont un exemple probant du secteur informel. Ils illustrent un mode d'entrepreneuriat qui permet aux gens de survivre là où les structures officielles ont perdu la capacité de pourvoir aux attentes des populations. C'est cette image que nous offrent les habitants de la RDC depuis plus de deux décennies, comme le montrent les observateurs du milieu urbain de ce pays (DE HERDT 2004; DE HERDT & MARYSSE 1996, 1999; MACGAFFEY & BAZENGISSA-GANGA 2000; MIANDA 1996; NDAYA & BAKAMUBIA 1996; TREFON 2004). Leurs études ont montré l'importance de ce processus dynamique qui englobe diverses activités et organisations multiformes. Colette Braeckman considère pour sa part l'économie informelle comme «... constituant la base même de l'économie du Congo» (BRAECKMAN 1992).

Mais si les études sur l'économie informelle au Congo sont nombreuses, elles se sont surtout concentrées sur la capitale Kinshasa, Lubumbashi et Kisangani. Les villes moyennes et petites ont été largement ignorées alors qu'elles sont tout autant, sinon davantage, affectées par les défaillances de l'Etat moderne. Les conséquences des conflits qui ont entraîné le Congo dans un tourbillon d'antagonismes interethniques, de phénomènes d'exclusion, d'abus sexuels ne sont pas seulement ressenties là où les violences ont lieu, leurs effets sont également constatés ailleurs. En effet, ces problèmes peuvent surgir, parfois même avec acuité, dans des centres urbains où les tensions sont faibles, ce qui pousse les victimes des violences et ceux qui les craignent à y chercher refuge. Mais ces centres sont souvent délaissés de sorte qu'ils finissent par être minés économiquement, comme c'est le cas de la ville de Kananga. Dans cette conjoncture, les habitants de ces cités sont amenés à rechercher des moyens de subvenir à leurs besoins essentiels, comme en témoignent les *Bayanda*.

L'étude ci-après comprend trois parties. La première sera consacrée au profil des *Bayanda*, les distances parcourues, les charges transportées ainsi que les destinations. Dans la deuxième partie seront évoqués quelques faits qui ont caractérisé la ville de Kananga dans les années 1990, à savoir son historique, son évolution démographique, son économie, son infrastructure routière. La troisième partie abordera l'extension de l'utilisation du vélo au Kasai occidental, les difficultés rencontrées par les *Bayanda* et la façon dont ils tentent d'y répondre. La conclusion mettra l'accent sur la contribution que sont susceptibles d'apporter de telles initiatives populaires à un développement endogène.

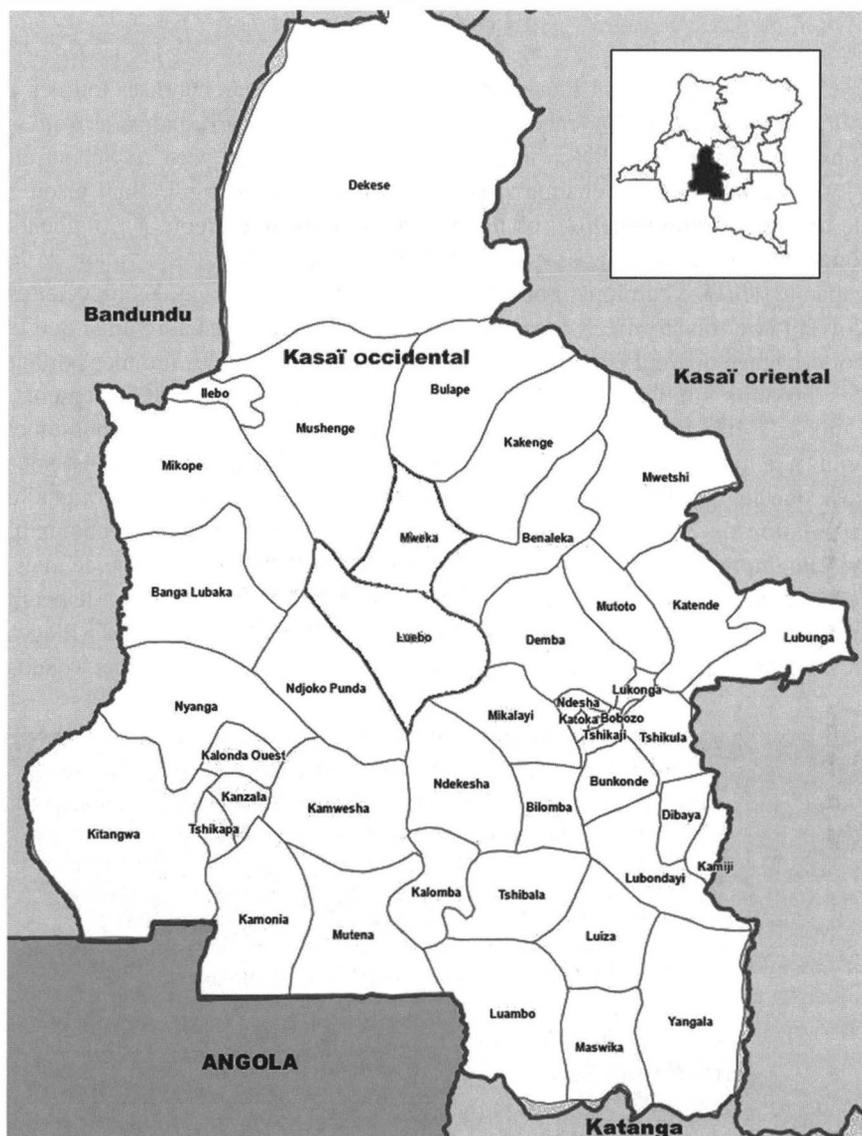


Fig. 1. — Carte du Kasai occidental.

Les *Bayanda*

Comme évoqué dans l'introduction, le transport de marchandises lourdes à vélo par les *Bayanda* (ou encore les *chokers*) est apparu à Kananga aux environs de l'année 1994. Selon une enquête réalisée par un père de Scheut en 1997, il fut estimé que chaque vélo pouvait porter des charges allant jusqu'à deux cent cinquante kilos, soit en moyenne deux cent trente à trois cents tonnes de produits ramenés quotidiennement en ville, soit l'équivalent de la capacité de seize camions. Pour pouvoir répondre à cet usage, les bicyclettes doivent être transformées. Le guidon doit être allongé et le cadre ainsi que le porte-bagage doivent être munis de bâtons (fig. 2). Parfois, les femmes portant des produits supplémentaires sur la tête accompagnent les déplacements. Ceux-ci s'effectuent à pied, les engins n'étant pas montés mais poussés et tenus à la main jour et nuit sur des distances allant jusqu'à 500 km. C'est pour cela que les «piétons cyclistes» étaient initialement appelés *chokers* par la population de Kananga, voulant ainsi signifier que cette pratique choquait, qu'elle impressionnait. Les denrées alimentaires, telles que le manioc, le maïs, le riz, l'huile de palme, le charbon de bois, les chenilles, de même que le bétail tout comme les chèvres, les porcs, les poules, sont achetés dans les villages et les petits centres urbains et acheminés à Kananga. Ils sont ensuite vendus

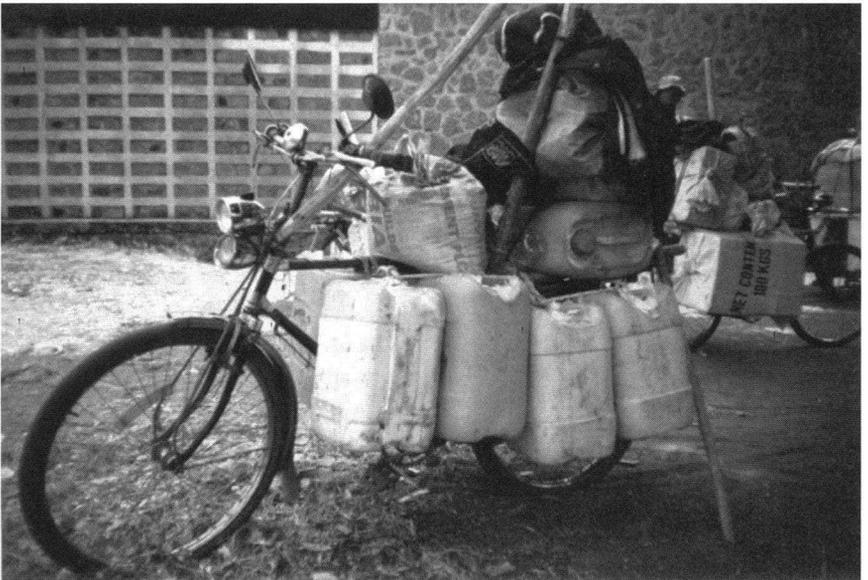


Fig. 2. — Vélo rallongé et chargé.



Fig. 3. — L'arrivée en ville.

en ville (fig. 3); après quoi, les *chokers* achètent des produits manufacturés dont, par exemple, des fournitures scolaires destinées aux élèves, de la bière, des bibles, des tissus, des produits pharmaceutiques, des vêtements, des articles de toilette, etc. qu'ils vendent dans l'arrière-pays. L'objet des transactions varie selon la demande des clients d'un endroit à l'autre.

Les pionniers

Les initiateurs de ce mode de faire furent dans un premier temps des personnes refoulées du Katanga (ex-Shaba) se révélant particulièrement dynamiques et entreprenantes. Il s'agissait en fait de Kasaiens résidant dans la province minière du Katanga qu'ils avaient été sommés de quitter (NDAYA 1994, POURTIER 1997). Cette expulsion à caractère ethnique eut lieu entre 1992 et 1993. Elle était soutenue par le gouverneur du Katanga pour qui les Kasaiens étaient devenus des boucs émissaires responsables du chômage et des frustrations d'ordre économique des autochtones katangais. Cette situation, illustrant le rapport «autochtonie versus allochtonie» existant dans d'autres régions de la RDC, se compliquait au Katanga du fait que les «Kasaiens-Katangais» appartenaient souvent à la deuxième ou troisième génération des immigrés du Kasai. En effet, ceux-ci avaient été recrutés à l'époque coloniale pour travailler dans les mines du Katanga afin

d'y combler le déficit de main-d'œuvre. L'évolution sociologique que cette situation engendra fut telle que se développa une élite kasaienne travaillant dans les grandes entreprises katangaises comme la Gécamines (ex-Union Minière du Haut-Katanga), ce qui finit par être considéré comme pénalisant les autochtones. Les Kasaiens étant désormais étiquetés comme des usurpateurs sur le plan du marché du travail, la classe politique katangaise, après l'indépendance, s'empara de cette situation sociale pour expliquer le sous-emploi et le ressentiment des Katangais envers les Kasaiens.

Les différents groupes de Kasaiens arrivés vers les années 1993-1995 à Kananga par divers moyens (NDAYA 1994) auraient compté, d'après le Comité de coordination des refoulés, plus de deux cent mille cinq cents personnes, chiffre vraisemblablement sous-estimé, beaucoup de nouveaux venus cherchant en effet à s'insérer dans des réseaux familiaux, même s'ils avaient coupé les ponts depuis longtemps. Ils arrivaient dans un état de dénuement total, ayant été dépouillés de tous leurs biens. En outre, ils ne pouvaient bénéficier du statut de réfugié tel que prévu par le Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR), étant des «déplacés» à l'intérieur de leur propre pays, raison pour laquelle ils furent qualifiés de «refoulés». Résidant désormais dans une ville en état de profond délabrement, livrés à eux-mêmes et privés de moyens d'existence, ils se trouvaient contraints de rechercher de nouvelles fonctions, de nouvelles sources de revenu.

Les caractéristiques de la ville de Kananga dans les années 1990

Comme souligné plus haut, Kananga est le principal centre urbain du Kasai occidental. Il s'agit en fait d'un legs de la colonisation belge. Avant la mainmise de celle-ci, il n'y avait à cet endroit qu'un petit village d'agriculteurs découvert en 1884 par l'explorateur allemand Hermann Von Wissman pour le compte du souverain belge Léopold II (VAN ZANDIJCKE 1953). L'Etat Indépendant du Congo (EIC) transforma le village en centre administratif nommé désormais Luluabourg, rebaptisé Kananga lors de la politique d'authenticité mise en œuvre par le Président Mobutu. La fonction administrative qui fut celle de la ville pendant la période coloniale a laissé son empreinte dans l'architecture. Mais les bâtiments administratifs, dont le centre urbain est parsemé, sont aujourd'hui dans un état de profond délabrement. Après l'indépendance, la ville connut un boom démographique, les limites à la migration des milieux ruraux vers les centres urbains imposées par l'administration coloniale ayant été levées. L'attraction de la ville, symbole de modernisme, fut telle que la population de Kananga passa progressivement

de cent seize mille neuf cent quarante personnes en 1958 à deux cent trois mille trois cent nonante-huit en 1970, à sept cent mille (estimation) en 1993 (NDAYA 1994).

La croissance de la population de Kananga se poursuit aujourd'hui. Elle est liée à l'histoire et l'économie politique du pays. Les conflits, les tensions ethniques qui affectent le Congo depuis l'indépendance (pour mémoire, les conflits violents entre Lulua et Baluba remontent à la fin de l'ère coloniale) se manifestent de façon exacerbée dans les périodes de mutation, comme lors de l'affaiblissement du gouvernement Mobutu, puis lors de la période de transition du régime de Mobutu à celui de Laurent-Désiré Kabila, et enfin lors de la succession de Kabila père à Kabila fils. Cette situation engendra des déplacements de population à la recherche de lieux où ils pouvaient vivre plus ou moins en sécurité. Tel fut le cas des Kasaiens au chômage, les *balofua*, évacués du Katanga à Kananga entre 1972 et 1973 (NDAYA & BAKAMUBIA 1996), puis des refoulés entre 1992 et 1994, dix ans plus tard des réfugiés d'Angola, et plus récemment des personnes fuyant la guerre, l'insécurité, les violences sexuelles à l'est du Congo et les représailles qu'elles suscitent.

Toutefois, malgré l'accroissement rapide de la population, l'infrastructure héritée de la période coloniale n'a pas été adaptée à ce mouvement. Les lacunes ainsi engendrées dans toute une série de secteurs d'activité ont engendré des effets désastreux pour les habitants comme, par exemple, le désœuvrement et la carence en denrées alimentaires.

LE DESŒUVREMENT

Le rôle de centre administratif de Kananga hérité de la phase coloniale continua à être assumé après l'accession à l'indépendance.

Dans le courant des années 1990, 60 % de la population travaillait dans l'administration. Mais la plupart du temps, les employés du service public n'étaient pas rémunérés. Dès lors, ils se débrouillaient en faisant payer les documents officiels par ceux qui en avaient besoin et qui venaient les leur demander. A cela s'ajoute le fait que les mesures d'ajustement structurel exigées par les institutions financières internationales provoquèrent le licenciement d'un grand nombre de fonctionnaires du secteur public privés de toute possibilité de trouver un autre emploi. Ce qui, bien entendu, ne fit qu'aggraver le désœuvrement.

S'il est vrai que la province du Kasai occidental dispose d'importantes ressources minières, dont l'or et le diamant, l'économie de la ville est telle que l'exploitation de ces matières premières s'effectue essentiellement de manière artisanale. De façon générale, le secteur industriel est très limité. Il

se compose d'une brasserie qui occupait trois cent quarante-huit personnes en 1990 et d'une biscuiterie qui était dirigée par l'archidiocèse. En dehors des produits suivants: bière, boissons sucrées et biscuits de soja, la ville ne produisait aucun bien de première nécessité.

La faible industrialisation de la ville est causée par l'insuffisance des ressources énergétiques. Les projets de construction de barrages sur les chutes Katende et Mbombo (que les Katangais nomment toujours «Espoir de Kananga»), qui ont pour objectif de fournir de l'électricité aux habitants, sont toujours à l'étude.

LA CARENCE EN RESSOURCES ALIMENTAIRES

Outre le chômage et le sous-emploi, la ville de Kananga était caractérisée dans les années 1990 par une carence aiguë en denrées alimentaires. Le déficit en la matière était dû essentiellement au mauvais état de l'infrastructure routière.

Que les habitants disposent des moyens financiers pour se procurer la nourriture ou qu'ils en soient largement dépourvus, il était de toute façon difficile de trouver le manioc et le maïs qui sont les éléments de base du bol alimentaire quotidien des Kanangais. De plus, les prix des produits de première nécessité étaient en hausse, malgré les efforts des ONG, PROPA (Promotion du Paysan) et PROFER (Promotion de la Femme Rurale), pour constituer des stocks et lutter contre les difficultés survenant en période de disette. Par ailleurs, les camions qui acheminaient les vivres de l'intérieur avaient abandonné leurs activités en raison du mauvais état des routes. Que ce soient les routes asphaltées (59 072 km.) ou les routes en terre battue (152 857 km), elles sont actuellement défoncées et en grande partie impraticables. Quant aux ponts et aux bacs, ils sont hors d'usage ou en état de dégradation avancée. Les brigades de l'Office des routes et autres structures de maintenance qui avaient été mises en place ne sont plus opérationnelles. En conséquence, la production agricole des villages éloignés ne peut plus être évacuée vers la ville; certains d'entre eux sont devenus pratiquement inaccessibles au point d'être complètement enclavés.

Etant donné cette situation, le transport ferroviaire ou le transport aérien pourraient-ils être des alternatives possibles? La réponse est négative. Les chemins de fer connaissent des difficultés analogues à celles des autres moyens de communication et le transport aérien pour des marchandises en provenance de Kinshasa, Lubumbashi ou d'Afrique du Sud est d'un coût inaccessible, outre le fait que de nombreux villages ne sont desservis ni par l'un ni par l'autre de ces deux moyens de transport.

Les réactions des «refoulés» kasaiens

C'est donc à ce contexte de paupérisation sociale et de déclin économique que vint s'ajouter la présence d'un groupe de personnes dépouillées de tous leurs biens et de tous leurs avoirs. Cependant, ils ne se comportèrent pas uniquement comme des demandeurs d'assistance. Parmi eux, des hommes et des femmes qui avaient exercé différents métiers au Katanga, province plus industrialisée que le Kasai, y avaient acquis une expertise dans les métiers qu'ils avaient pratiqués. Débarquant dans une ville en plein désarroi, ils ne laissèrent pas tomber les bras, déterminés à ne pas rester inactifs. C'est ainsi que peu après leur arrivée, ils donnèrent un nouvel élan à différents métiers. Par exemple, grâce aux ateliers de soudure, les bicyclettes qui avaient été abandonnées furent réparées et réaménagées pour pouvoir servir de moyen de transport. Un nouveau mode de commercialisation entre le centre urbain et les campagnes périphériques fut ainsi amorcé et se développa pour finir par approvisionner les marchés, les magasins et les boutiques de la ville.

Bientôt les vélos se substituèrent aux camions devenus inutilisables, étant donné l'état des routes, comme déjà souligné, et le métier de «cycliste transporteur» s'étendit à d'autres couches de la population.

L'importance du vélo dans le ravitaillement des villes et villages du Kasai occidental

Il est difficile de savoir avec précision le nombre de *Bayanda* travaillant dans la ville de Kananga. Aucun recensement des travailleurs pratiquant ce métier n'a été effectué, bien que cette activité soit indispensable à la survie de la ville. Selon les estimations avancées, il y aurait aujourd'hui approximativement six mille cinq cents hommes, femmes, jeunes qui sillonnent à pied les villes et villages du Kasai en poussant leurs vélos surchargés de marchandises pour les amener aux points de vente et vice versa. Outre les refoulés du Katanga, cette activité est également pratiquée actuellement par des enseignants mal rémunérés, des employés de l'administration publique, d'anciens chauffeurs de camion, d'anciens hommes de métier sans revenu permanent, des étudiants ayant interrompu leurs études faute de moyens financiers pour les poursuivre.

Si le transport des marchandises par vélo n'est pas en soi une pratique inhabituelle à Kananga, son extension est un phénomène nouveau lié à la conjoncture locale. Ce qui est frappant, c'est l'augmentation du nombre

de transporteurs, du volume des marchandises échangées et des distances parcourues.

Une série de facteurs nouveaux a permis cette augmentation de ce type de négoce. Un certain nombre de personnes ont effectivement aujourd'hui la possibilité de se procurer un vélo pour se lancer dans cette aventure. Cette opportunité a été facilitée par la mise sur le marché de bicyclettes importées d'Asie et par l'accès au crédit accordé par quelques ONG qui permettent aux débiteurs de rembourser leurs dettes à de longues échéances. A côté de cela, le volume des biens transportés a pu être augmenté du fait de la transformation des vélos en véritables attelages. Cela a permis la diversification des produits échangés et, dès lors, de favoriser et accélérer les ventes et donc accroître les profits. On pourrait se demander à cet égard pourquoi les *Bayanda* n'accrochent pas des sortes de caissons à leur vélo, ce qui leur laisserait la possibilité de pédaler et allégerait la cargaison. Mais, selon un cycliste piéton, l'état des routes ne permet pas l'usage de ce type de véhicule et le vélo, tel qu'aménagé aujourd'hui, convient mieux sur les petits sentiers tracés le long des routes.

Les destinations préférées des transporteurs sont: Tshikapa, Luiza, Masuika, Kole, l'Angola,... On pourrait également se demander pourquoi ils vont si loin. Si les distances parcourues sont de plus en plus longues, c'est que, d'une part, le nombre de *Bayanda* a augmenté, ce qui amplifie la concurrence, et que, d'autre part, les produits sont rares et que c'est dans les endroits reculés que la production agricole est encore abondante. En outre, certaines marchandises ne peuvent être trouvées que dans des lieux déterminés, comme, par exemple, les chenilles *mansamba* qui ne sont produites qu'à Tshikapa.

Ces longs voyages, qui durent en moyenne cinq jours, s'effectuent souvent en convoi afin de se soutenir mutuellement dans les situations difficiles (assistance en cas de maladie ou de décès, solidarité dans les endroits escarpés ou les collines), chacun poussant à tour de rôle les vélos des uns et des autres (figs 4, 5). La fréquence des voyages varie, en fonction des circonstances, de deux à trois par mois. Au retour, après avoir écoulé leurs produits, les *Bayanda* retrouvent leur famille, procèdent à l'achat des marchandises à vendre pendant le prochain voyage suivant les besoins des populations auxquelles elles sont destinées et, éventuellement, font réparer leur vélo. Ces voyages ne sont toutefois pas exempts de difficultés.



Fig. 4. — Voyage en convoi.



Fig. 5. — La traversée d'un bac.

Les difficultés rencontrées

Parmi les difficultés rencontrées, les conditions climatiques posent souvent problème. Pendant la saison des pluies, par exemple, la boue rend les routes glissantes, ce qui, bien évidemment, augmente les risques d'accident. De surcroît, il n'existe pas d'abri permettant aux cyclistes transporteurs de se protéger de la pluie.

Dans un autre domaine, comme le fait remarquer MUSEKA (2003), ils sont dépourvus de tout moyen d'assurer leur sécurité. Ils sont exposés à la maladie, la faim et la fatigue, passant des journées entières à jeun, privés d'eau potable.

Néanmoins, les ennuis majeurs proviennent des tracasseries que leur font subir les agents de l'Etat. Les pratiques administratives congolaises pâtissent en effet de ce que l'Etat central a abdiqué son rôle en divers domaines. Mais, par contre, les agents des services publics sont restés présents dans les secteurs où justement la population a développé des activités lui permettant de subvenir à ses besoins. Des postes de la DGM (Direction Générale de la Migration) ont été établis le long des routes et sont gardés par des policiers responsables de la sécurité. Les cyclistes piétons doivent présenter à ces postes leurs pièces d'identité et s'acquitter de taxes. Ils doivent également payer des «frais de passage» aux travailleurs qui réparent les routes. S'ils ne se soumettent pas à ces sollicitations, ils subissent des mauvais traitements en complicité avec les policiers et les militaires. Comme rapporté dans la presse congolaise, les transporteurs sont d'ailleurs confrontés aussi à l'arnaque des militaires pour qui tout *Bayanda* est une source d'argent. La multiplicité de ces postes et de ces escroqueries a poussé certains transporteurs à abandonner leur travail.

A cela il faut ajouter que cette initiative a suscité de nouveaux appétits dans les milieux d'affaires qui voient dans les *Bayanda* une main-d'œuvre à exploiter. Ces dernières années, des commerçants et d'anciens propriétaires de camions se sont lancés dans des activités similaires. Ils ont acheté des vélos en grande quantité qu'ils confient à des transporteurs engagés pour travailler pour eux moyennant un salaire souvent dérisoire. Cette irruption du capital privé dans ce type de négoce a engendré une concurrence pénalisante pour les *Bayanda* qui n'ont qu'un vélo, fréquemment en panne, et dont c'est le seul moyen d'assurer leur subsistance et celle de leur famille.

Face à cette situation, les *Bayanda* ne sont pas restés inactifs mais ont au contraire essayé de trouver des solutions à leurs problèmes. Comme déjà évoqué, ils se sont organisés en convoi pour pouvoir s'entraider, s'assister en cas de besoin, lutter contre la solitude. Pour éviter d'avoir à payer les taxes,

ils cherchent à cacher leur argent, par exemple dans les pneus de leur vélo, afin de ne pas être dépouillés par les policiers lors des fouilles que ceux-ci leur imposent. Ils cherchent aussi à se protéger collectivement. A Kananga, des ONG ont pris la décision d'accorder des crédits aux transporteurs. Des initiatives ont également été adoptées afin de les organiser en syndicat.

Conclusion

L'étude réalisée montre comment, dans des situations de conflit et post-conflit, une partie de la population utilise son savoir-faire pour trouver des solutions à son dénuement. En substituant des vélos aux camions hors service, les *Bayanda* ont renoué les relations ville-campagne interrompues vu l'état des routes. De ce fait, les frontières entre l'urbain et le rural se sont estompées, une nouvelle dynamique de désenclavement des villages s'est installée, les agriculteurs se remettant à produire dans la perspective de pouvoir à nouveau évacuer leur production. L'économie locale a pu être ainsi revivifiée.

Il est important de souligner que ce type d'initiative n'est pas exceptionnel. Dans une conjoncture fortement dégradée, dans un environnement où les investissements et les programmes de développement sont rares, voire inexistant, la capacité de subvenir à ses besoins s'est ancrée dans les comportements au point de devenir une attitude mentale, une composante culturelle. Celle-ci, dans la langue luba, s'exprime par le terme *kudikolela*, concept qui, sur le plan sociologique, signifie «compter sur ses propres forces». Il ne s'agit donc pas d'un simple palliatif, d'une simple détermination à se débrouiller dans une situation ponctuellement difficile. Même si ces activités se développent spontanément, même si elles ne sont pas planifiées et que leur visibilité est surtout manifeste dans les périodes de crise aiguë, elles ne disparaissent pas pour autant une fois celles-ci surmontées. Ce trait culturel, comme constaté plus haut, est, en somme, la propension spontanée à mettre au service de son mieux-être et, dès lors, du développement ses connaissances, son expertise, l'équipement dont on dispose. Les initiatives populaires que l'on peut observer témoignent de la façon dont les Congolais s'approprient la dynamique du développement, la concevant comme un processus endogène. C'est en tenant compte de cette réalité sociologique qu'il convient désormais de penser et de mettre en œuvre les programmes de développement au Congo. Afin de promouvoir ces capacités endogènes, les concepteurs et les décideurs en matière de politique de développement devraient s'attacher à construire un environnement où l'infrastructure matérielle et sociale leur permette de s'épanouir.

BIBLIOGRAPHIE

- BAKAIKA BANJIKILA, T. 1997. Epuration ethnique en Afrique: les «Kasaïens». — Paris, L'Harmattan.
- BRAECKMAN, C. 1992. Le dinosaure. Le Zaïre de Mobutu. — Paris, Fayard.
- BUSHABU, M., MABIRA, M. & KAPENDE, M. 2002. Les besoins énergétiques des ménages de Kananga (RDC). — *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, 42: 53-60.
- DE HERDT, T. 2004. Ménages cachés, mères célibataires et *cibalabala*: déclin économique et évolution de la composition des ménages à Kinshasa. — *In*: TREFON, T. (Dir.), *Ordre et Désordre à Kinshasa, réponses populaires à la faillite de l'Etat. Cahiers Africains*, 61-62: 155-172.
- DE HERDT, T. & MARYSSE, S. 1996. Comment survivent les Kinois? Quand l'Etat dépérit. — Anvers, Centre for Development Studies.
- DE HERDT, T. & MARYSSE, S. 1999. The reinvention of the market from below: The end of the women's money changing monopoly in Kinshasa. — *Review of African Political Economy*, XXVI (80): 239-253.
- DIBWE DIA MWEMBU, D. 2006. La réharmonisation des rapports entre les Katangais et les Kasaïens dans la province du Katanga (1991-2005). — *Anthropologie et Sociétés*, 30 (1): 117-136.
- HUGON, P. 1996. Economie du tiers-monde. — Paris, L'Harmattan.
- MACGAFFEY, J. 1986. Women and Class Formation in a Dependent Economy: Kisangani Entrepreneurs. — *In*: ROBERTSON, C. & BERGER, I. (Dir.), *Women and Class in Africa*. New York-London, African Publishing Company, pp. 161-177.
- MACGAFFEY, J. 1991. «On se débrouille»: réflexions sur la deuxième économie et les relations entre les classes sociales au Zaïre. — Paris-Bruxelles, Karthala-CEDAF/ASDOC, *Cahiers Africains*, pp. 143-159.
- MACGAFFEY, J. & BAZENGUISSA-GANGA, R. 2000. Congo-Paris: Transnational Traders on the Margins of the Law. — Oxford/Bloomington, James Currey; Indianapolis, Indiana University Press.
- MIANDA, G. 1996. Femmes africaines et pouvoir: les maraîchères de Kinshasa. — Paris, L'Harmattan.
- MUSEKA, L. 2003. Les Bayanda et la circulation de marchandises par bicyclette et comme stratégie de survie. Un problème de société au Kasayi vu de l'ISDI-Kananga. — Kananga, ISDI (<http://www.kuetu.com/images/stories/Les%20bayanda3.pdf>).
- MWEYA TOL'ANDE, E. 2008. Harmonisation des relations entre Police Civile en RDC, gage de paix et de sécurité pour l'autonomisation de la femme et de la jeune fille. — *In*: Rapport général d'activités: Journée internationale de la Femme (Conférence, 10 mars 2008). Centre de Recherche Action sur la Justice, Résolution 1 325.
- NDAYA, J. 1994. L'intégration des refoulés au Kasaï Occidental. — Rapport de mission effectuée pour l'organisation hollandaise *Mensen in Nood* (inédit).
- NDAYA, J. & BAKAMUBIA, K. 1996. Les imaginations des Kanangaises. Inédit (52 pp.).
- PNUD RDC 2009. Province du Kasaï Occidental. Pauvreté et conditions de vie des ménages. — Kinshasa, Programme des Nations Unies pour le Développement,

Unité de lutte contre la pauvreté (http://www.cd.undp.org/Downloads/profil/Profil_kasaioccidental_Final.pdf).

POURTIER, R. 1997. Du Zaïre au Congo: un territoire en quête d'Etat. — *Afrique Contemporaine*, **183**: 7-30.

TREFON, T. 2004. La réinvention de l'ordre à Kinshasa. — *In*: TREFON, T. (Dir.), *Ordre et Désordre à Kinshasa, réponses populaires à la faillite de l'Etat. Cahiers Africains*, **61-62**: 13-32.

Unité de Pilotage du processus DSCR 2005. Monographie de la province du Kasai Occidental de la RDC. — Kinshasa, République Démocratique du Congo, Ministère du Plan (http://www.atol.be/docs/ebib/DRSP_Kasai_Occidental.PDF).

VAN ZANDIJCKE, A. 1953. Pages d'histoire du Kasai. — Namur, Collection Lavigerie.

