

Institut Royal Colonial Belge

Koninklijk Belgisch Koloniaal Instituut

SECTION DES SCIENCES NATURELLES
ET MÉDICALES

SECTIE VOOR NATUUR- EN
GENEESKUNDIGE WETENSCHAPPEN

Mémoires. — Collection in-8°.
Tome XXIV, fasc. 1.

Verhandelingen. — Verzameling
in-8°. Boek XXIV, afl. 1.

La transformation des paysages congolais par le chemin de fer.

L'exemple du B. C. K.

PAR

H. NICOLAÏ

LICENCIÉ EN SCIENCES GÉOGRAPHIQUES,

ASSISTANT À L'INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES

ET

J. JACQUES

LICENCIÉ EN SCIENCES GÉOGRAPHIQUES.



Avenue Marnix, 25
BRUXELLES

Marnixlaan, 25
BRUSSEL

1954

PRIX : F 350
PRIJS:

La transformation
des paysages congolais
par le chemin de fer.

L'exemple du B. C. K.

PAR

H. NICOLAÏ

LICENCIÉ EN SCIENCES GÉOGRAPHIQUES,
ASSISTANT A L'INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES.

ET

J. JACQUES

LICENCIÉ EN SCIENCES GÉOGRAPHIQUES.

Mémoire présenté à la séance du 21 novembre 1953.

AVERTISSEMENT

Cette étude est le résultat des recherches sur le terrain effectuées par M. HENRI NICOLAÏ, assistant à l'Institut de Géographie de l'Université libre de Bruxelles, et par M. JULES JACQUES, licencié en sciences géographiques. Elle a été mise au point à l'Institut de Géographie de l'Université libre de Bruxelles par ces deux chercheurs ; M. J. JACQUES s'est consacré à la cartographie ; M. H. NICOLAÏ, tout en prenant une grande part à l'établissement de celle-ci, a assuré l'exploitation de la cartographie et la rédaction.

Ce mémoire se place dans le cadre des travaux que poursuit la section de Géographie du CEMUBAC (Centre d'études scientifiques et médicales de l'Université de Bruxelles au Congo).

PIERRE GOUROU.

INTRODUCTION

Le chemin de fer B. C. K. (Bas-Congo — Katanga), entre Port-Francqui et Bukama, a largement modifié la géographie des régions traversées. Les voies de communication, les voies ferrées en particulier, ont été, au cours de l'histoire, d'actifs agents de transformation des paysages. Elles mettent en contact étroit et parfois brutal des civilisations différentes et dispensent effluves novateurs et germes de progrès. Le géographe se plaît à étudier les relations des grandes voies de communication avec les faits physiques et avec les évolutions des civilisations, la permanence ou les vicissitudes de ces voies de communication, leur influence sur le paysage, l'économie et la société.

L'intérêt de la recherche s'accroît encore lorsque la voie est un trait nouveau, créé de toutes pièces, qui ne s'inscrit pas dans des traces antérieures. Quand sa réalisation est une œuvre étrangère à la civilisation des peuples riverains, il se produit une chaîne de conséquences révolutionnaires.

Ces conditions se trouvent réalisées dans le cas du B. C. K., puisqu'il s'agit d'un chemin de fer créé, construit et géré par des Européens dans un pays peuplé et mis en valeur par des agriculteurs bantous. Le rail ne s'est superposé à aucune route, à aucune piste antérieure. Aucune tradition de circulation dans cette direction. Le trafic est né en même temps que la voie ferrée.

Les transformations qui ont suivi la construction de la voie dans ces pays de savanes, de steppes et de forêts, sont toutes récentes. Leur grande jeunesse en facilite l'étude, car il est possible d'obtenir des témoi-

gnages de valeur et des renseignements utilisables qui permettent d'en comprendre les causes et les mécanismes. En effet, le B. C. K. compte officiellement vingt-cinq ans (en 1953) puisqu'il a été inauguré en juillet 1928 par le roi Albert et la reine Élisabeth, quelques mois après l'achèvement de la pose du rail, qui eut lieu le 13 février de la même année. Mais il est évident que l'influence de la voie ferrée a commencé à s'exercer dès le début de la construction, soit vers 1921-1922.

Il est logique d'attendre de cette influence des conséquences importantes et visibles, puisque le B. C. K. a ouvert à l'action européenne, d'une manière intensément efficace, des régions qui sont parmi les plus peuplées du Congo belge. Chacun se rappellera d'ailleurs que les chemins de fer ont été souvent d'admirables instruments de colonisation. Que l'on songe par exemple à la mise en valeur de l'ouest des États-Unis, des prairies canadiennes, de l'Afrique australe.

Nous nous sommes efforcés dans ce travail de rechercher les plus importantes parmi les modifications du paysage entre Port-Francqui et Kamina, et d'établir leurs relations exactes avec la présence de la voie ferrée. Nous avons essayé de mettre en relief les problèmes particuliers auxquels la présence du rail confère, soit une ampleur accrue, soit un caractère original. Ces problèmes résultent essentiellement du contact de la civilisation européenne et de la civilisation indigène et s'inscrivent ainsi dans le cadre général des problèmes coloniaux et des problèmes tropicaux.

Cette étude n'aurait pas été possible sans l'aide généreuse de M. Odon JADOT, vice-président de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, qui n'a cessé de porter un intérêt des plus vifs à nos travaux. C'est pour nous un agréable devoir de remercier M. LE BUSSY, gouverneur de la province du Kasai, et tous les administrateurs du Service territorial qui nous ont

donné mille preuves de leur bienveillance et de leur compétence. M. LEBLANC, directeur régional du B. C. K. à Luluabourg, a mis tout en œuvre pour faciliter nos démarches, nos enquêtes et nos déplacements. Nous avons contracté une dette de gratitude particulièrement lourde envers le regretté commissaire de district PIERROT qui nous a apporté l'aide de sa longue expérience du pays et de sa profonde et chaleureuse connaissance des indigènes. Nous voulons enfin remercier spécialement M. SCHILLINGS, agent territorial à Mushenge, MM. PIRLOT et MUNAUT de l'Exforka et le regretté M. HERMAN, directeur de la Cobelkat. Nous exprimons enfin notre reconnaissance au colonel VERLINDEN, directeur de l'Institut géographique du Congo belge, qui nous a permis de consulter les nombreuses photographies aériennes levées par ses services de Léopoldville.

CHAPITRE I

Le tracé du chemin de fer B. C. K. et les problèmes de la construction.

- I. *La création de la compagnie du B. C. K.*
- II. *La recherche du tracé.*
- III. *La construction.*
 - Les transports au moment de la construction.
 - A. Les problèmes de l'approvisionnement en matériel.
 - B. Les problèmes de la main-d'œuvre.
 - C. Les problèmes du ravitaillement.
 - D. Les difficultés liées à la morphologie :
 - Le type du Sud.
 - Le type central.
 - Le type du Nord.
 - Quelques processus morphologiques et leur incidence sur la voie ferrée.
 - Particularités du tracé.
 - E. La construction et la forêt.
- IV. *Conséquences immédiates de la construction.*

I. La création de la compagnie du B. C. K.

Dès le début de l'œuvre coloniale belge au Congo, la nécessité se fit sentir de relier directement à la mer et de débloquer ainsi le Katanga dont on venait de reconnaître les énormes ressources minières. Les insuffisances de la solution qui consistait à utiliser le Lualaba et le Congo en doublant les rapides par des tronçons de voie ferrée furent ressenties aussitôt. Non seulement les

distances se trouvaient considérablement allongées et la nécessité de fréquents transbordements influait sur la durée du trajet, mais la navigabilité de certains biefs semblait souvent fort incertaine.

C'est pour réaliser une liaison directe que la compagnie du chemin de fer B. C. K. (Bas-Congo -- Katanga) fut fondée en 1906 avec la participation des groupes financiers qui contribuent au même moment à la création de l'Union Minière du Haut-Katanga et de la Forminière, c'est-à-dire des Sociétés qui devaient mettre le Kasai et le Katanga en valeur. La Compagnie devait pour le compte de l'État Indépendant du Congo :

1) Étudier, construire et exploiter un chemin de fer du Katanga au Bas-Congo ;

2) Étudier, construire et exploiter une ligne reliant la région du Katanga à la ligne portugaise de Benguela à la frontière de l'État, l'achèvement de ce tronçon devant aller de pair avec celui de la ligne portugaise ;

3) Réaliser sa participation financière dans la Compagnie de Chemin de fer du Katanga (C. F. K.), celle-ci ayant été créée en 1902, et étudier, construire et exploiter une ligne reliant le Haut-Lualaba à la frontière sud du Katanga.

Elle obtenait le droit exclusif de recherches minières dans une région intéressant en partie les bassins du Kasai, de la Lulua, du Sankuru et de la Bushimaie ⁽¹⁾.

Il fallut parer au plus pressé qui était de relier le Katanga aux voies ferrées déjà existantes de l'Afrique anglaise, dont l'allongement se poursuivait sans cesse

⁽¹⁾ En 1927, une nouvelle compagnie fut constituée pour une durée de 90 ans la Société des chemins de fer Léopoldville-Katanga-Dilolo (L. K. D. ou Léokadi) à laquelle la Colonie céda ses droits. Le B. C. K. apparaît donc comme l'entrepreneur vis-à-vis de cette société. La situation a été modifiée en 1952 par la fusion du C. F. K. et du L. K. D. en une nouvelle société, la Compagnie des chemins de fer Katanga-Dilolo-Léopoldville (K. D. L.).

vers le Nord. En 1909, la jonction était réalisée avec la voie de Broken Hill ; le Katanga se trouvait ainsi en communication avec Le Cap.

Cette ligne joua un rôle primordial jusqu'en 1928. Les marchandises d'origine européenne et le courrier empruntaient cet itinéraire qui, malgré sa longueur, représentait la liaison la plus rapide avec le territoire de la métropole.

Cette voie ferrée ne remplissait que très imparfaitement les conditions économiques et politiques d'une bonne exploitation du Katanga. Il était évident que la traversée de l'Angola représentait la solution la plus favorable au point de vue économique. Elle fut réalisée en 1931.

Mais cela ne répondait pas encore au souci politique qui domina la création de la Compagnie, cette préoccupation impériale de Léopold II d'atteindre le Katanga par une voie purement nationale dont le tracé n'emprunterait aucun territoire étranger.

II. La recherche du tracé actuel.

Les conditions générales du relief expliquent l'allure et la longueur du tracé actuel. La nécessité d'emprunter une ligne de faite pour éviter l'édification de travaux d'art a fait rechercher une voie décrivant comme la plupart des cours d'eau congolais un grand arc de cercle à concavité tournée vers le Sud. Le premier itinéraire proposé fut celui du commandant JACQUES, que l'État Indépendant du Congo chargea de la recherche du tracé dès avant la création de la Compagnie. Cet itinéraire devait joindre Ruwe sur le Lualaba à Mutombo-Mukulu (territoire de Kaniama) puis, en suivant une direction parallèle à celle du Lubilash, atteindre Lusambo, emprunter ensuite la ligne de faite entre le Sankuru-Kasai

et la Lukenie, franchir le Kasai et se raccorder enfin au chemin de fer du Bas-Congo. Mais l'itinéraire du commandant JACQUES ne fut pas reconnu en 1904 au-delà de Kamba en aval de Lusambo.

Des missions ultérieures tentèrent de poursuivre cette reconnaissance (mission GERAKI 1905 ; mission CALANDINY, SALANTI et SLOSSE 1907-1908), mais leur marche fut entravée par l'hostilité des peuplades indigènes ; il fallut renoncer à traverser certains territoires, revenir en arrière, tenter de rejoindre l'itinéraire recherché par des voies détournées. L'étude resta incomplète.

Peu après, une deuxième solution fut proposée dont les principaux mérites étaient d'être plus courte, de traverser des régions difficilement accessibles par les procédés traditionnels et de ne doubler aucune voie navigable existante. Les missions PASSAU et WARNIER-PASSAU (1905-1906-1907) envisageaient en effet un chemin de fer qui devait s'embrancher sur celui du Bas-Congo à hauteur de l'Inkisi, traverser les régions du Kwango entre les 5^o et 6^o parallèles sud et, après avoir franchi le Kasai et le Sankuru, aboutir au Lualaba à la hauteur des chutes de Kalenge.

On recula pourtant devant la longueur qu'il fallait ainsi réaliser d'une seule traite. Des projets mixtes furent mis en avant qui prévoyaient la construction d'un seul tronçon de voie ferrée (Bukama-Lusambo) et envisageaient l'utilisation des voies navigables pour le reste du trajet Lusambo-Léopoldville. La mission Ckiandi (1909) détermina le tracé entre Lusambo et un point situé à 30 km au sud de Bukama.

Peu de temps après, on reprit le projet d'une liaison directe à travers le Kwango et le Kasai, rejoignant le tracé CKIANDI dans la région de Kanda Kanda. Plusieurs missions, sous la direction de M. Odon JADOT, reconnurent le nouvel itinéraire. On estimait en effet qu'un tel tracé n'aurait pas nécessité un profil trop acci-

denté en raison de la croyance alors très répandue d'un brusque abaissement des plateaux élevés du Kasai et du Kwango vers le 6^e parallèle sud selon une ligne est-ouest correspondant d'ailleurs à une ligne de chutes. En aval de cette rupture de pente, la médiocrité des accidents de relief n'opposait pas d'obstacles appréciables à l'établissement de la voie ferrée.

Surmontant de nombreuses difficultés, les missions dirigées par M. JADOT rapportèrent des observations concluantes : une telle rupture de pente n'existait pas, le plateau s'abaissant régulièrement vers le Nord ; le pays se prêtait très peu à l'établissement d'une voie ferrée destinée principalement à assurer un trafic de transit et non à desservir les pays traversés ; les pentes étaient trop fortes et, d'autre part, la direction générale du tracé perpendiculaire aux accidents de terrain multipliait les difficultés techniques en exigeant la traversée de toutes les rivières affluentes du Kasai. Cette mission eut pourtant quelques conséquences indirectes ; c'est ainsi que la route prince Léopold, qui fut tracée peu après la guerre 14-18, emprunta le tracé reconnu par la mission JADOT dans les territoires de Luluabourg et de Luebo.

Lorsque fut prise la décision définitive, les circonstances économiques générales et la situation financière des sociétés intéressées après la première guerre mondiale ne permettaient pas d'envisager la construction immédiate d'une ligne ininterrompue de Léopoldville au Katanga. On recourut à un compromis prévoyant un transport fluvial sur le Kasai et le Congo et la construction d'une voie ferrée depuis un port situé sur la rive droite du Kasai jusqu'à Bukama. Les études préparatoires furent entreprises par M. JADOT en 1922. La construction commençait l'année suivante (1).

(1) Le tracé entre Port-Francqui et Léopoldville fut reconnu de 1930 à 1933 par la mission Schepers. Il est à la base du projet actuel dont le B. C. K. envisage la prochaine réalisation.

LE TRACÉ ACTUEL. (FIGURE I).

Le tracé qui fut accepté définitivement s'efforce en général de suivre les lignes de faite. Il traverse le Lualaba à Bukama (altitude 575 m) puis longe le fleuve vers l'aval sur une dizaine de kilomètres avant d'emprunter la crête qui sépare les bassins du Lubudi et du Lovoi. Après avoir franchi le Lovoi, il gravit le plateau pour atteindre Kamina (altitude 1115 m ; km 145 à partir de Bukama). Dès lors il n'aura qu'à parcourir les immenses surfaces herbeuses du Lomami qu'entrecoupent quelques vallées peu profondes bordées de galeries forestières très maigres (Lomami, Luembe, Lubishi et Luba).

Après la traversée du Lubilash, la morphologie tend à se diversifier. Le rail longe les contreforts orientaux des monts Masuku, c'est-à-dire des plateaux subhorizontaux fragmentés qui s'étendent dans l'est du territoire de Kanda-Kanda, emprunte la ligne de partage Lubilash-Luilu, franchit la Luilu puis la Bushimaie et enfin la Lubi, dernière grande rivière qu'il traverse. Au delà, dans le territoire de Dibaya, il suit *grosso modo* jusqu'à Port-Francqui le faite qui sépare les bassins du Kasai ou plutôt de la Lulua-Kasai et du Sankuru. La descente se fait de manière continue depuis Kaulu (876 m ; km 565) jusqu'à Malu-Malu (481 m) à 14 km d'Ilebo ⁽¹⁾. La voie ferrée emprunte alors le versant gauche de la Lutshwadi pour se glisser jusqu'au bord du Kasai (Port-Francqui 354 m ; km 1123).

III. Les problèmes de la construction.

La construction même du B. C. K. a posé une série de problèmes qui sont l'expression des caractères géographiques et humains des pays traversés.

⁽¹⁾ Ilebo fut appelé Port-Francqui par ordonnance du 23 décembre 1926 du Gouverneur général.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ici qu'au moment où la construction fut entreprise le seul moyen de transport en usage dans ces pays, en dehors des voies navigables, était le portage humain le long de pistes à peine tracées. Certes, on commençait déjà à construire des routes. En 1917, par exemple, on discuta la création d'une route carrossable entre Luebo et Luluabourg. Encore n'envisageait-on le transport que par chars à bœufs. Certains préconisaient même les charrettes à bras. De septembre 1915 à septembre 1916, il avait été porté en effet sur le trajet Luebo-Luluabourg 7.238 charges de 45 kg (avec deux porteurs par charge) dont 3.438 par la mission de Mikalaie et 3.200 par la Compagnie du Kasai, soit en tout 325.710 kg. Les marchandises remontant le Kasai étaient déchargées à Luebo.

En 1923, peu avant que débute la construction du rail, le portage était encore le seul mode de transport pour atteindre Luluabourg ; l'évacuation de la production cotonnière se faisait par ce procédé ; pourtant une route carrossable était terminée à ce moment dans la traversée du territoire de Luluabourg. Ce ne sera toutefois qu'en 1926 que le portage sera officiellement supprimé et que les camions feront leur apparition. A Luluabourg, les premiers camions furent ceux de la mission Saint-Joseph et de deux compagnies commerciales.

La construction d'un chemin de fer est une entreprise difficile lorsqu'il s'agit d'un pays mal connu, d'un pays tropical où la forêt, la relative rareté des hommes et des vivres, l'éloignement des sources d'approvisionnement sont des obstacles d'une énorme importance. Pourtant le B. C. K. a été achevé rapidement et la pose des 1123 km de rail, commencée au début de 1924, fut terminée le 13 février 1928.

Les travaux furent entrepris en même temps aux deux bouts de la ligne ; à Ilebo (Port-Francqui) par la division nord, à Bukama par la division sud. Ces deux divi-

sions ne rencontrèrent pas les mêmes difficultés en raison de la nature respective du pays et des peuplades, de l'intensité du peuplement et enfin des voies de transport existantes. Dans la partie sud, la progression quotidienne moyenne lors de la pose du rail fut de 550 m alors qu'elle n'atteignait que 310 m dans le secteur nord. Les obstacles les plus importants, physiques autant qu'humains, se rencontrèrent en effet dans les régions septentrionales où les habitants montrèrent peu d'empressement à participer à la construction de la voie et où la forêt et le relief se liguèrent pour rendre la progression du rail plus difficile encore.

A. — Les problèmes de l'approvisionnement en matériel.

La construction en un temps relativement court de ce chemin de fer tracé au cœur de l'Afrique centrale, à plus de 1000 km de la mer, est une réussite remarquable si l'on imagine quelles ont été les difficultés d'approvisionnement. Tout le matériel d'origine européenne devait parcourir de longs trajets dans le continent africain avant d'atteindre les chantiers. Pour la division sud, il arrivait d'une manière régulière de Beira par les voies ferrées de l'Afrique méridionale et, à partir de 1924, franchissait le Lualaba sur un pont provisoire. Les approvisionnements de la division nord furent souvent moins continus. Le matériel débarqué à Matadi devait être transporté par chemin de fer jusqu'à Léopoldville. Or, dès cette époque, c'était là une voie très encombrée. Les difficultés de la navigation sur le Kasai, le déplacement des chenaux et des bancs de sable, multipliaient les retards et les risques d'avarie. Pour hâter la progression, on n'employa dans cette section que quelques traverses métalliques ; on utilisa surtout des traverses de bois que l'on coupait sur place et que l'on remplaça dans la suite.

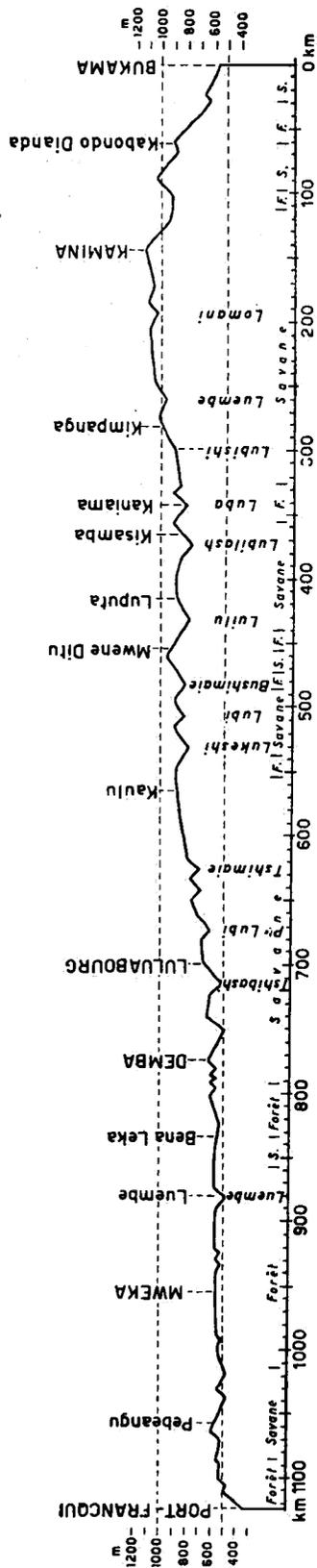


FIG. 2. — Profil de la ligne de Port-Francqui à Bukama. — Les hauteurs sont exagérées 100 fois. — Les indications sur le paysage végétal (tronçons en savane, tronçons en forêt) se rapportent à 1928.

B. — Le problème de la main-d'œuvre.

Des travaux de cette importance exigeaient une main-d'œuvre nombreuse. La plupart des terrassements (13 millions de m³ pour toute la ligne) furent faits à la main et les indigènes charrièrent la terre dans des brouettes. Il y eut, pour l'ensemble de la ligne, à l'époque de la plus grande activité, 15.000 travailleurs. Le recrutement de cette main-d'œuvre et son ravitaillement ont posé de multiples problèmes, dans une région tropicale où la production vivrière habituelle ne vise pas au delà de l'alimentation des familles paysannes.

Il y eut pourtant des facteurs favorables au B. C. K. Les territoires traversés dans la province actuelle du Kasai étaient relativement bien peuplés. Les Baluba notamment étaient assez enclins à travailler pour l'entreprise européenne et le recrutement se fit parmi eux au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le pays était déjà habitué aux recrutements ; les mines du Katanga et de la Forminière y étaient venues puiser une partie de leur main-d'œuvre.

Cependant, les territoires du Lomami n'avaient qu'une population extrêmement clairsemée, à tel point que l'on dut interdire le recrutement dans le territoire de Mato pour y permettre la culture des vivres. D'ailleurs, dans la division sud on recourut au service de tâcherons. C'étaient surtout des Grecs et des Italiens qui avaient participé déjà à la construction du chemin de fer du Katanga. Certains d'entre eux avaient suivi la progression du rail depuis Livingstone sur le Zambèze. Ils avaient généralement sous leurs ordres une troupe permanente de 100 à 250 travailleurs qu'ils grossissaient par des recrutements dans les pays traversés. Un point à noter : quelques incidents d'ailleurs peu importants se produisirent lorsque l'on atteignit les régions du Kasai. Certains

indigènes refusèrent de pénétrer dans le territoire de Dibaya où régnait la maladie du sommeil et désertèrent.

La division nord se heurta à des difficultés très grandes. Le recrutement local était inconcevable, non que le pays fût désert, mais parce que les peuplades « Bakuba » manifestèrent dédain ou indifférence à l'égard des travaux. Les « Bakele », certes, abattirent les arbres dans la région de Port-Francqui, mais il fallut promettre aux Bakuba, pour obtenir leur concours, que leur rôle se limiterait au défrichement de la forêt et cesserait celui-ci terminé. Des cadeaux répétés au roi des Bakuba furent nécessaires pour obtenir les porteurs qui ravitaillèrent Ilebo (Port-Francqui).

Enfin, les premiers recrutements que la Bourse du Travail du Kasai effectua dans la région de Luluabourg furent décourageants ; ils ne fournirent en trois mois que trois hommes sur les 100 demandés, mais la situation s'améliora grandement dans la suite. On fit aussi appel à de la main-d'œuvre du district du Sankuru, près de Lusambo, et l'on promit aux travailleurs une pièce d'étoffe par mois, une couverture et enfin une ration alimentaire comportant un kilo de viande ou de poisson par semaine.

C. — Les problèmes du ravitaillement.

Le ravitaillement de ces nombreux travailleurs — 15.000 lors de la période de grande activité — fut une source de constants soucis pour les constructeurs.

Les lettres de l'époque, envoyées par le service d'Afrique à l'Administration de Bruxelles, sont extrêmement intéressantes. Elles expriment d'incessantes inquiétudes, des plaintes renouvelées visant des compagnies commerciales qui n'ont pas fourni les vivres promis, des cris d'alarme devant des stocks vides.

Déjà, lors de ses missions de reconnaissance en 1922,

M. JADOT éprouvait de grosses difficultés pour ravitailler ses travailleurs et ses porteurs dans la région peu peuplée d'Ilebo (Port-Francqui) ; si l'on voulait employer 1.000 hommes à Ilebo, il fallait se procurer 7 tonnes de vivres par semaine.

Le B. C. K. eut l'avantage de traverser dans le Kasai certaines régions relativement bien peuplées, dotées d'une agriculture vigoureuse, qui les faisait considérer comme le grenier du Katanga. Ces circonstances favorables jouèrent surtout dans la partie centrale du tracé où il fut possible de se contenter de créer des marchés locaux ravitaillés spontanément par des indigènes, faisant un ou deux jours de marche. Cependant, même dans ces conditions, la Compagnie dut souvent se réserver le monopole de l'achat des vivres dans la zone du rail. D'autant que, selon les plaintes des constructeurs, il se produisait à ce moment-là une diminution de la production vivrière par suite du développement des champs de coton et de l'appel de la main-d'œuvre rurale sur les chantiers routiers.

Les difficultés les plus grandes se montrèrent encore une fois aux deux extrémités. Au moment des travaux dans le Lomami, les vivres devaient être achetés le long du Lualaba et acheminés par le rail. Il fallut chasser le gros gibier entre le Lomami et le Lubilash (éléphants, hippopotames, antilopes, buffles, etc...). Le ravitaillement de la division nord et surtout des environs d'Ilebo connut des crises aiguës. Ces régions entraient dans la zone d'influence de la Forminière et la Compagnie n'était donc pas seule à rechercher des vivres. Le problème se trouva compliqué par la pratique, par chaque compagnie, d'une politique différente au sujet des salaires des travailleurs et des prix d'achat des vivres. Un accord fut indispensable pour délimiter leurs zones d'influence respectives. Fait significatif, les indigènes des régions de Luluabourg et de Demba répugnèrent au

début à venir travailler dans la grande forêt, car ils y savaient le ravitaillement précaire.

En 1922, les constructeurs regrettaient que le B. C. K. eût moins bonne réputation alimentaire que la Forminière. A ce moment, on se rendait compte que, si les travaux devaient commencer l'année suivante, il fallait recruter au moins 2.000 indigènes et se procurer un supplément de 60 tonnes de féculents chaque mois.

En 1923, de nombreux travailleurs veulent aller à Ilebo et non à Mweka, parce que seul le premier poste fournit du poisson. Or, les recruteurs avaient promis formellement une ration de poisson ou de viande en quelque poste que ce fût.

En 1924, à Ilebo les stocks furent pratiquement nuls et il s'y trouvait 4.000 travailleurs. Une intervention rapide auprès du gouverneur général et l'envoi précipité d'un bateau vers Lusambo évitèrent la crise.

La division nord fut ravitaillée à cette époque par la région de Mweka et de Luluabourg d'abord, puis par les rives du Kasai et de la Lulua, enfin par le district du Sankuru dont les produits arrivèrent par bateau.

Des vivres achetés à Tshitadi (territoire de Dibaya) étaient acheminés par porteurs jusqu'à Luebo et de là chargés sur des bateaux à destination d'Ilebo. D'Ilebo de nouvelles équipes de porteurs transportaient les aliments entreposés dans les magasins jusqu'à la zone de travail. Mais l'on construisit bientôt une route en bordure du rail et l'on utilisa des camions et des autochenilles.

D. — Les difficultés liées à la morphologie.

Le tracé du chemin de fer B. C. K. doit se comprendre en fonction de la morphologie et des exigences de la construction. Les nécessités du trafic prévu et du matériel utilisé réclamaient une voie à écartement de 1,067 m



PHOTOS 1 et 2. — L'attaque du plateau par un petit cirque d'érosion dans le territoire de Dibaya. Remarquer les bords nets et tranchants de la morsure découpée par l'érosion. Sur la photo 1, à l'arrière-plan, les cases d'un village entourées de palmiers. (Photos J. JACQUES).



PHOTO 3. — Une vallée dans la région de Luluabourg (vallée de la Tshibashi)
Le socle granitique affleure dans le lit de la rivière qui forme des rapides.
Le lit de la Tshibashi est exploité comme carrière par les indigènes ; ils font
éclater les roches en fragments irréguliers en entretenant de petits feux.
(Photo J. JACQUES).



PHOTO 4. — Savanes dans le territoire de Dibaya, à l'ouest de la Lubi. Lam-
beaux forestiers dans le fond des vallées. A gauche, la découpe d'un cirque
d'érosion qu'un chenal non visible sur la photographie relie à la vallée que
l'emplacement des arbres indique à droite. Au fond, sur une butte-témoin,
un signal géodésique. (Photo J. JACQUES).

(écartement-type de toutes les voies de l'Afrique australe) ; le tracé a été choisi de telle sorte que les montées ne dépassent jamais 12,5 mm par m dans le sens Bukama — Port-Francqui et 15 mm par m dans le sens inverse. Les rayons de courbure sont au-dessus de 200 m dans le tronçon septentrional et on s'est toujours efforcé de réduire les déclivités dans les courbes et d'assurer un alignement de 100 m au moins entre deux courbes de sens contraire.

Dans l'ensemble, le résultat de ces exigences est un allongement assez considérable par rapport à la distance à vol d'oiseau. L'accroissement est de 42 % environ pour l'ensemble de la ligne et de 43 % pour le tronçon Kamina — Port-Francqui. La différence la plus importante se marque entre Luluabourg et Port-Francqui où elle dépasse 50 % (67 % de Luluabourg à Mweka, 73 % de Demba à Mweka) ; le tronçon Mweka — Port-Francqui, bien qu'il soit particulièrement sinueux, présente une valeur moins forte (47 %) parce que le rail décrit ses courbes de part et d'autre d'un axe, dont l'allure générale est à peu près rectiligne à l'inverse des autres tronçons où cet axe est fortement incurvé.

Le relief des pays traversés, typique de l'Afrique centrale, consiste en un ensemble de surfaces relativement élevées, parfois étagées. En somme, un relief de plateaux établi aux dépens le plus souvent de formations sableuses et sablo-argileuses. Différentes surfaces d'aplanissement peuvent y être distinguées, qui recourent les formations du Karroo et du Kalahari ou le socle granitique lui-même (Photo 4).

LE TYPE DU SUD.

Ces plateaux atteignent leur altitude maximum et leur plus grand développement dans la région de Kamina (altitude : 1.115 m) où ils apparaissent très faiblement

ondulés avec quelques vallées larges mais relativement peu marquées. Dès que l'on franchit la Luembe à l'est de Kaniama en direction de Kamina, le paysage s'ouvre largement et la végétation se modifie. Sur les formations sableuses du Kalahari qui constituent le plateau, les zones forestières sont de plus en plus étroites, réduites le plus souvent à une très mince frange sur le bord même des rivières, tandis qu'une savane très peu arborée s'empare du paysage.

Ces plateaux s'abaissent régulièrement vers le Nord et l'Ouest en même temps qu'ils se morcellent. L'affleurement du socle sur de vastes étendues donne alors un paysage quelque peu différent. Ainsi à l'est de Kamponde, la morphologie granitique tropicale s'affirme par l'apparition de véritables inselbergs. Au N-W de Kanda-Kanda, les pentes sont couvertes d'amas chaotiques de roches éruptives. Des lambeaux de Karroo et de Kalahari apparaissent dans toute cette région sous forme de buttes-témoins ou de massifs plus étendus comme celui des monts Masuku que longe le rail au sud de Luputa.

LE TYPE CENTRAL.

Des vallées plus profondes, bordées souvent de terrasses, entaillent les formations sableuses et mettent souvent à nu le vieux socle. La plupart des rivières, dans la zone traversée par le chemin de fer, coulent dans un complexe granitique en formant des chutes et des rapides (Photo 3). Parfois le fond est plat, généralement marécageux, mais il est toujours tapissé presque uniquement de sable clair sans alluvions argileuses.

Ce second type morphologique se rencontre dans les environs de Luluabourg. La ville s'est établie sur un plateau de sable qui forme un faite et qu'entaillent une série de vallons plus ou moins parallèles au fond desquels affleurent les roches granitiques. La forme générale est

donc celle d'une feuille de chêne, les ravins se terminant à l'amont par des amphithéâtres escarpés (fig. 26). Des carrières y ont été ouvertes en deux endroits et l'une d'elles, exploitée par le B. C. K., produit un ballast granitique très résistant.

LE TYPE DU NORD.

Plus au Nord, le relief se dissèque davantage mais les vallées n'atteignent plus le socle ancien. Seules les formations d'âge Karroo ou plus récentes affleurent. Le rapprochement du Kasai et du Sankuru réduit sans cesse la largeur du faite qui se limite parfois à une bande étroite et fragile. Entre Port-Francqui et Mweka, la morphologie impose au rail un tracé extrêmement sinueux. Le rail se maintient surtout sur le versant Lutshwadi, le versant Kasai étant souvent raide et impraticable.

Le relief a nécessité à plusieurs reprises un tracé en tranchée. On a préféré ce procédé, quand le choix était possible, à celui du remblai dont le matériel sableux aurait été une proie trop vulnérable pour l'érosion. L'établissement de certaines tranchées et notamment celle de Bukaka, à une vingtaine de kilomètres de Port-Francqui, a été rendu extrêmement difficile en raison d'éboulements fréquents. La tranchée n'était pas encore stabilisée en juillet 1928, lorsque eut lieu l'inauguration de la ligne par le roi Albert et la reine Élisabeth. Lors du passage du train royal, une troupe de terrassiers était à pied d'œuvre, prête à intervenir en cas d'accident. Autre inconvénient de la constitution géologique de ce pays : l'absence d'une roche assez résistante pour être employée comme ballast ; les formations locales du Karroo ne présentent comme éléments cohérents que des grès et des concrétions tendres.

QUELQUES PROCESSUS MORPHOLOGIQUES ET
LEUR INCIDENCE SUR LA VOIE FERRÉE.

En dehors des immenses surfaces du Lomami, le voyageur qui suit le tracé du B. C. K. est frappé à plusieurs reprises de la fragilité et de l'instabilité du faite où s'accroche le chemin de fer. Près de Shenateke, en territoire de Mweka, la morsure de l'érosion apparaît brusquement, sur le versant Kasai, d'une manière saisissante et imprévue. En un point, le bord de la route qui longe le chemin de fer porte une échancrure aveuglée par des branchages. Qui s'en approche est surpris d'apercevoir sous le feuillage, au lieu de la pente faiblement inclinée à laquelle il s'attendait, un abrupt, qui descend à plus de cinquante mètres en contre-bas. C'est le versant du plateau, qui présente cette netteté si particulière aux pays tropicaux. Ici la falaise est encore recouverte par la végétation, plus loin le sable rouge brille au soleil. L'érosion grignote ainsi la route d'une manière efficace puisqu'elle en a déjà emporté un bas-côté ; elle menace en même temps le chemin de fer dont elle n'est plus séparée que par quelques mètres. Comme le versant Lutshwadi est relativement raide, le faite se réduit à une très mince bande.

Nous avons déjà parlé et nous reparlerons plus en détail de l'action de l'érosion autour de la ville de Lulua-bourg. On ne retrouve peut-être pas d'exemple aussi saisissant que celui de Shenateke en d'autres points du tracé B. C. K., mais l'érosion agit à peu près partout de la même manière. Les vallées se terminent à l'amont par des cirques d'érosion aux parois très raides. Ceux-ci sont souvent occupés et masqués par une végétation forestière et la brusque dénivellation n'apparaît que lorsqu'on pénètre sous les arbres. Parfois le cirque est encore en pleine activité ; les versants sont alors dénudés

et profondément ravinés. Le sable, dépourvu de toute végétation, apparaît découpé par les ravines en parois aiguës et minces. Des exemples de ces deux types se rencontrent dans le pays de Dibaya. Les environs de la gare de Kaulu (fig. 3) sont caractéristiques de ces pro-

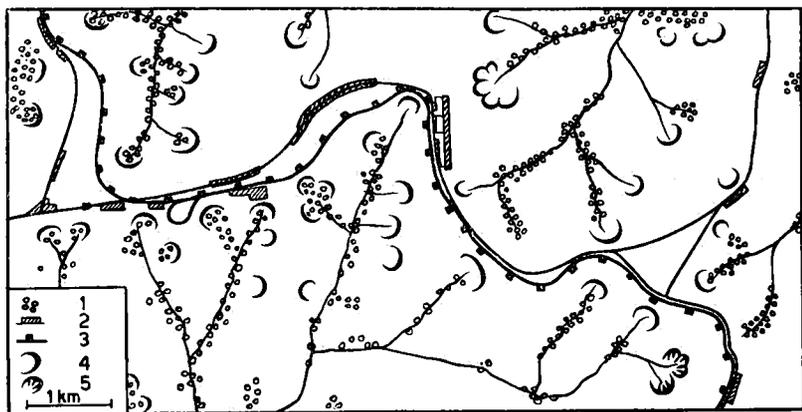


FIG. 3. — Morphologie des environs de Kaulu (Territoire de Dibaya). Grande abondance des cirques d'érosion ; la plupart ne sont plus en activité intense. Les étendues savanisées ont une extension importante (comparer avec la figure 4).

1. Lambeaux boisés. — 2. Village. — 3. Chemin de fer. — 4. Terminaison de vallée en forme de cirque. — 5. Cirque en activité, sans couverture végétale. Le tracé du réseau hydrographique est conventionnel. Quand le nord n'est pas indiqué sur nos figures, l'orientation de celles-ci est normale.

cessus morphologiques, bien qu'une grande partie des cirques qui entaillent le plateau ne soient certainement plus en période d'activité intense. On remarquera cependant que celui qui se trouve au sud de la gare menacera celle-ci à brève échéance et qu'il a déjà imposé le choix de l'emplacement de la bretelle. On notera aussi que la proximité d'autres formes de ce type met un obstacle sérieux au déplacement ou à l'extension dans certaines directions de la gare et des quartiers habités.

Les cirques d'érosion, les « bengas », si nous leur donnons le nom dont usent les indigènes dans le pays de Dekese, où ils sont particulièrement répandus, consti-

tuent l'aspect habituel de l'attaque des plateaux ou plutôt des versants des plateaux. Ils correspondent sans doute à un nouveau cycle d'érosion déchirant d'anciennes surfaces. Ces « benga » sont des organismes évolutifs dont l'activité peut être intense ou ralentie. Le cirque actif présente la roche mise à nu et déchirée en *bad lands* (le cirque affectionne les terrains argileux et sablo-argileux) et il nourrit abondamment d'alluvions le ruisseau qui s'en échappe. Il n'y a pas de raccord doux et convexe entre les ravines et la surface du plateau mais un angle marqué très voisin d'un angle droit (Photos 1 et 2). Parfois une zone de glissements de terrains se moule autour du bord supérieur, mais souvent le sol se dérobe brusquement et c'est une morsure, découpée comme à l'emporte-pièce dans la surface du plateau, qui apparaît. Le « benga » n'est pas sans rappeler les cirques torrentiels des régions montagneuses mais il se développe dans une morphologie au total très calme. Ce n'est pas non plus la simple extrémité d'une vallée qui finirait en impasse comme les reculées des pays calcaires ; c'est souvent une expansion en demi-cercle dont le diamètre dépasse la largeur de la vallée en aval. Parfois le cirque paraît presque isolé de la vallée principale à laquelle ne le raccorde que la rigole d'un chenal étroit et encaissé.

A partir d'un stade encore mal défini de son développement, le cirque perd sa vigueur et semble ne plus s'approfondir. A ce moment, les versants, sans cesser d'être raides, sont conquis par une végétation abondante qui assouplit les arêtes des ravines. Dès lors, le cirque n'est plus un fournisseur actif d'alluvions. Il n'est pas rare au contraire de le trouver occupé par un lac qui résulte du barrage du chenal d'écoulement par les produits alluviaux que livrent à la rivière principale des cirques voisins encore en pleine vigueur.

PARTICULARITÉS DU TRACÉ.

L'obligation de ne pas dépasser certaines pentes-limites impose souvent au chemin de fer des détours qui lui font quitter le faite proprement dit et exigent d'importants travaux de terrassement supplémentaires. Les terrassements s'élevèrent pour les 1.123 km de la ligne à 13.000.000 m³ soit environ 11.000 m³ par km ou 11 m³ par m. Les valeurs diffèrent cependant selon les régions ; la partie nord du tracé a exigé une quantité kilométrique de terrassement beaucoup plus importante que la partie sud.

Dans l'impossibilité d'utiliser, au nord de Dibaya, la ligne de partage des eaux entre la Mwanzangoma et la Lulua, de même que celle séparant plus au Nord la Mwanzangoma de la Lubudi, il fallut se résigner à prendre la « route des ravins » en employant une ligne de faite secondaire et en franchissant ainsi plusieurs vallées entre Dibaya et Demba, notamment celles de la Tshimaie, de la petite Lubi et de la Tshibashi. A plusieurs reprises, la voie ferrée décrit des lacets pour traverser certaines rivières, notamment lors du passage de la Tshibashi au N-O de Luluabourg et dans un cas analogue au S de Demba (fig. 4).

Cependant, la partie nord du tracé, du moins au-delà de Luluabourg, n'exigea pas d'importants ouvrages d'art puisque la direction du chemin de fer est parallèle à l'allure générale du réseau hydrographique. Il en fut tout autrement dans la partie méridionale où le chemin de fer, orienté du S-E au N-O, se voit contraint de traverser une série de vallées importantes de direction méridienne : la Lubi, la Bushimaie, le Lubilash et le Lomami entre autres et enfin le Lualaba à Bukama.

Des ponts provisoires furent établis au moment des travaux pour ne pas interrompre la progression du rail.

Leur longueur atteignait 60 à 80 mètres sur le Lomami et la Lubishi, 100 m sur la Bushimaie, 110 m sur la Luilu, 150 m sur le Lubilash et enfin 265 m sur le Luabala. Dans ce dernier cas on utilisa 1.000 m³ de bois. Ces ponts provisoires furent rapidement remplacés par des ouvrages métalliques définitifs. Trente-huit travées métalliques furent ainsi réparties sur 31 ouvrages (9 de 3 m à 10 m de portée, 14 de 11 m à 26 m et enfin 15 de plus de 26 m). Le Lomami, la Luembe et la Lubishi exigèrent chacun une travée de 42 m de portée, le Lubilash et la

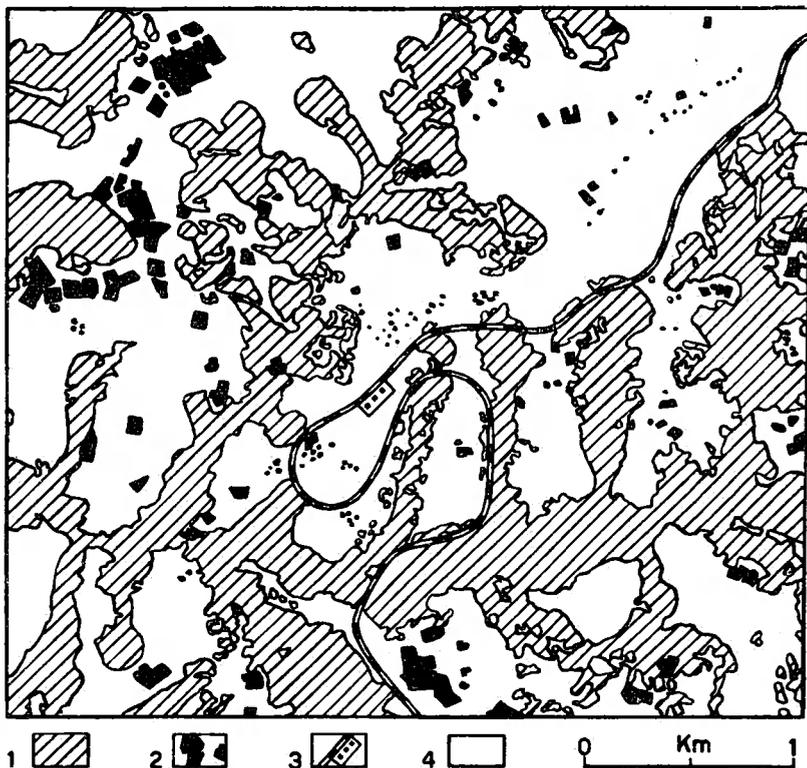


FIG. 4. — Un lacet de la voie ferrée au sud de Demba à la traversée d'une vallée secondaire. Remarquer l'aspect caractéristique des étendues forestières qui épousent très fidèlement l'allure du réseau hydrographique.

1. Forêt. — 2. Champs. — 3. Camps de cantonniers B. C. K. — 4. Savane.

Luilu respectivement 3 et 2 travées de même longueur et la Bushimaie une seule travée de 72 m (photo 6).

E. — La construction et la forêt.

Les difficultés du relief et l'absence d'une main-d'œuvre indigène disposée à servir les Européens, obstacles particuliers de la région nord, furent aggravées par une forêt touffue. Bien que ce ne soit plus à proprement parler une forêt équatoriale mais une forêt tropophile où certains arbres marquent déjà une tendance à perdre leurs feuilles pendant la saison sèche, les lianes nombreuses et l'enchevêtrement de la végétation constituèrent une entrave sérieuse à l'avancement des travaux. Déjà le simple fait de tracer une polygonale présentait d'énormes difficultés.

« Il faut bien comprendre que toute la partie comprise entre le km 315 ⁽¹⁾ et Ilebo (Port-Francqui) est dans une forêt épaisse où un Européen travaillant neuf heures par jour sur le terrain avec 70 travailleurs armés de machettes et de cognées peut percer de 100 à 1500 m de polygonale suivant la nature de la forêt. Il faut ajouter à cela les percées latérales, car il n'est pas question d'apercevoir des mires, même à 10 m de distance dans la forêt tropicale. La nature de ces forêts est aggravée par la présence fréquente de gros bouquets de palmiers épineux, parfois de 50 m de circonférence, à travers lesquels il faut pour ainsi dire chasser les noirs qui refusent d'y pénétrer de bon gré » ⁽²⁾.

Ces conditions de travail expliquent les tâtonnements des premiers tracés. Il fut particulièrement difficile de ne pas manquer certains cols dissimulés par la forêt.

Lors de la construction, il fallut défricher une bande de 300 km de long sur 40 m de large.

⁽¹⁾ Il s'agit d'un kilométrage différent de l'actuel.

⁽²⁾ Extrait des Archives du B. C. K. à Bruxelles (lettre du mois d'août 1922) auxquelles nous avons eu largement recours pour l'établissement de ce chapitre. Nous avons utilisé également, un manuscrit de la bibliothèque du B. C. K., œuvre d'un ingénieur qui a participé à la construction et qui donne un très bon historique de la ligne.

« Les déboiseurs, déclare un témoin, doivent s'ouvrir un premier passage à la hache à travers un sous-bois inextricable de végétations les plus variées entrelacées de lianes de toutes grosseurs ; ils doivent ensuite élargir ce passage, abattre tout le taillis, en débiter les éléments sur place, les transporter de part et d'autre de la bande à dégager, les faire disparaître enfin par le feu » (1).

Les troncs des gros arbres que l'on ne peut transporter, doivent être brûlés sur place par des feux entretenus nuit et jour pendant des semaines. Entre-temps, des parasoliers ont déjà surgi de partout. Le déboisement fut effectué en majeure partie par les peuplades bakuba (photo 5). Le nettoyage des abords de la voie exige aujourd'hui encore un long entretien.

Cet ensemble de difficultés explique que la progression de la section nord fut beaucoup plus lente que celle de la section sud, du moins tant que l'on n'eut pas quitté le territoire des Bakuba. La jonction des deux rails partis respectivement de Port-Francqui et de Bukama, eut lieu le 13 février 1928 entre Demba et Luluabourg, au km 647 à partir de Bukama ou 476 à partir de Port-Francqui.

IV. Les conséquences immédiates de la construction.

Au cours de la construction, les ingénieurs du B. C. K. se trouvèrent contraints de tracer des routes. En vue de supprimer le portage des vivres entreposés à Port-Francqui vers les chantiers en tête de la ligne, une piste fut aménagée par des travailleurs bakele et le ravitaillement fut acheminé par des auto-chenilles. En somme, la route qui longe aujourd'hui la voie ferrée à travers les territoires de Port-Francqui, Mweka, Demba et

(1) « Historique du C. B. K. » (Voir note 2, p. 29).

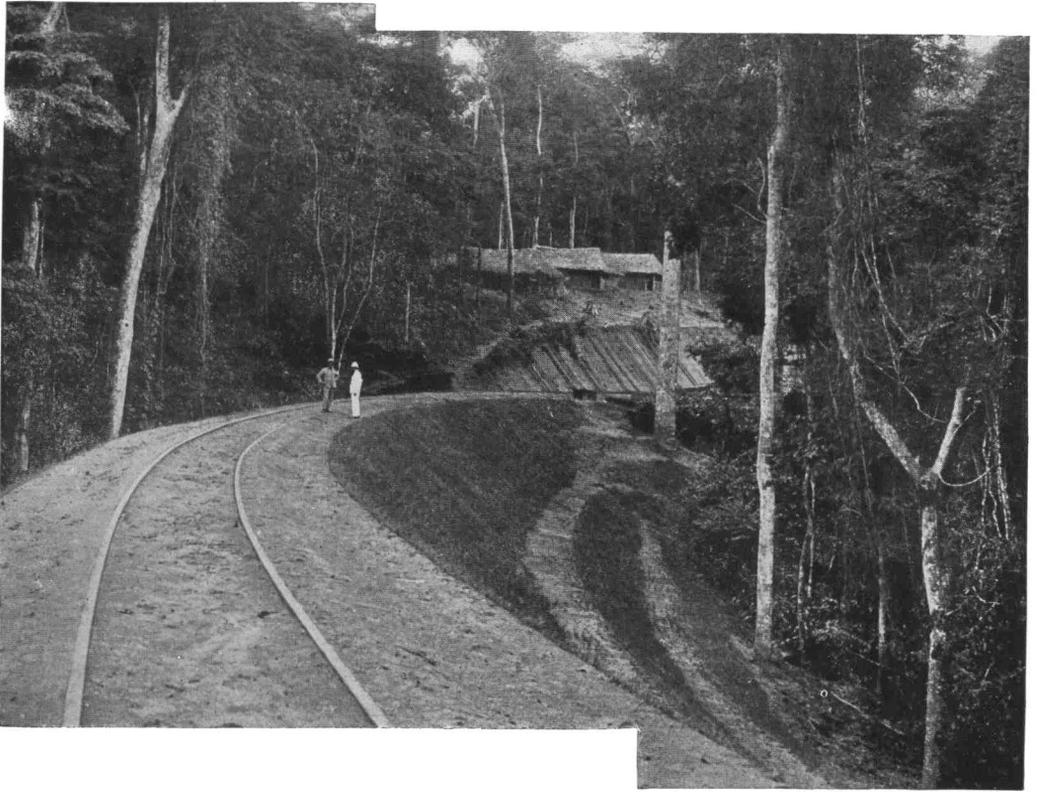


PHOTO 5. — Le rail en pays forestier près de Port-Francqui vers 1928. Comparer avec les photos 22 et 23. (Photo B. C. K.).



PHOTO 6. — Pont sur le Lubilash (Photo B. C. K.).

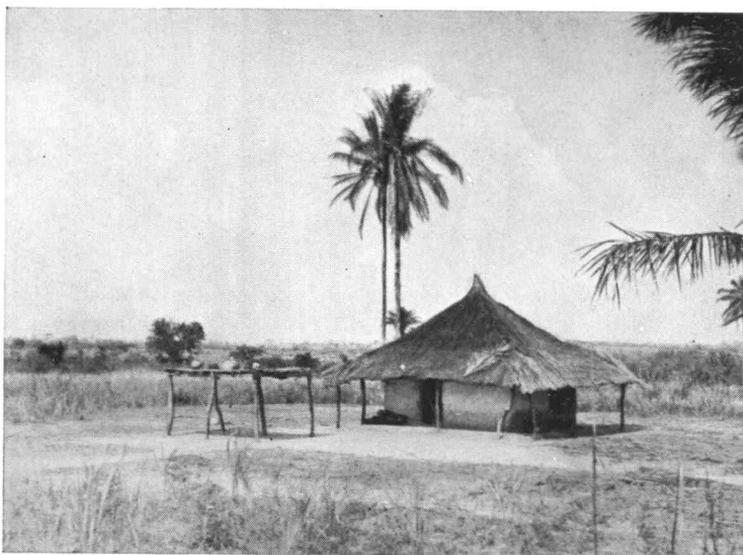


PHOTO 7. — Case baluba du territoire de Dibaya. (Photo J. JACQUES).



PHOTO 8. — Village de Kaniama. A l'avant-plan, les petites huttes coniques sont les « habitations des ancêtres ». Au fond à gauche, grenier sur pilotis (Photo H. NICOLAI).

Luluabourg date de l'époque de la construction. Elle double étroitement le chemin de fer jusqu'aux environs de Dibaya. Plus au Sud, la route Prince Léopold, construite quelques années auparavant en s'inspirant d'ailleurs des résultats des premières missions d'études B. C. K., manifeste plus d'indépendance par rapport au rail dont elle s'écarte considérablement à plusieurs reprises. Il fallut établir des voies d'accès transversales pour assurer le ravitaillement des travailleurs. Dans de nombreux autres cas, les constructeurs n'hésitèrent pas à tracer des routes transversales pour l'acheminement des vivres, comme celle qui relie Mushenge à la voie ferrée.

De cette époque, le pays a conservé d'autres marques encore. De ce grand mouvement d'ouvriers étrangers, il est resté quelques traces. De nombreux travailleurs, surtout des Baluba, ne retournèrent pas au terme de leur contrat dans leur région d'origine. Ils s'installèrent dans le pays et construisirent de nouveaux villages. Nous reparlerons plus loin (voir ch. III) de ce phénomène dont il nous faudra mettre en évidence l'importance géographique. Nous noterons simplement que ce mouvement a commencé presque en même temps que la construction du rail. M. O. JADOT déclarait déjà au mois de septembre 1923 :

« Les régions désertiques ouvertes par le chemin de fer se rempliront d'indigènes ; cette réaction a commencé ; beaucoup de nos travailleurs comptent se fixer le long de la ligne ; déjà un village d'agriculteurs venus de Luluabourg spontanément, vient d'être installé par mes soins près du km 12 (0 à Ilebo) ».

Les prévisions que contenaient ces phrases se trouveront confirmées en grande partie.

CHAPITRE II

Les modifications quantitatives et la répartition de la population dans la zone du rail

- I. *La densité de la population.*
- II. *Le mouvement naturel de la population.*
 - A. Le mouvement naturel de la population. La situation démographique actuelle.
 - B. L'émigration.
 - C. L'immigration.
- III. *Essai de localisation précise des hommes.*

Le chemin de fer a-t-il modifié le nombre des hommes dans les pays qu'il traverse ? Autrement dit, les hommes sont-ils plus nombreux dans la région depuis la création de la voie ferrée et, si cela est vrai, dans quelle mesure et dans quelles limites territoriales ? Nous nous demanderons ensuite si le rail a provoqué l'afflux de peuples nouveaux, si le rail a provoqué des modifications quantitatives de la population.

I. La densité de la population.

La densité actuelle de la population est très variable selon les territoires. La figure 5 donne la densité de la population par circonscription indigène (secteur ou chefferie). Ces valeurs ont été calculées en utilisant les chiffres

de population indiqués par les rapports des administrateurs territoriaux de 1951 et en mesurant les superficies sur les cartes au 1.000.000^e.

Nous ne discuterons pas l'exactitude de nos sources ni les principes sur lesquels notre carte a été établie. Ces principes sont ceux de la carte de l'Atlas du Congo belge ⁽¹⁾

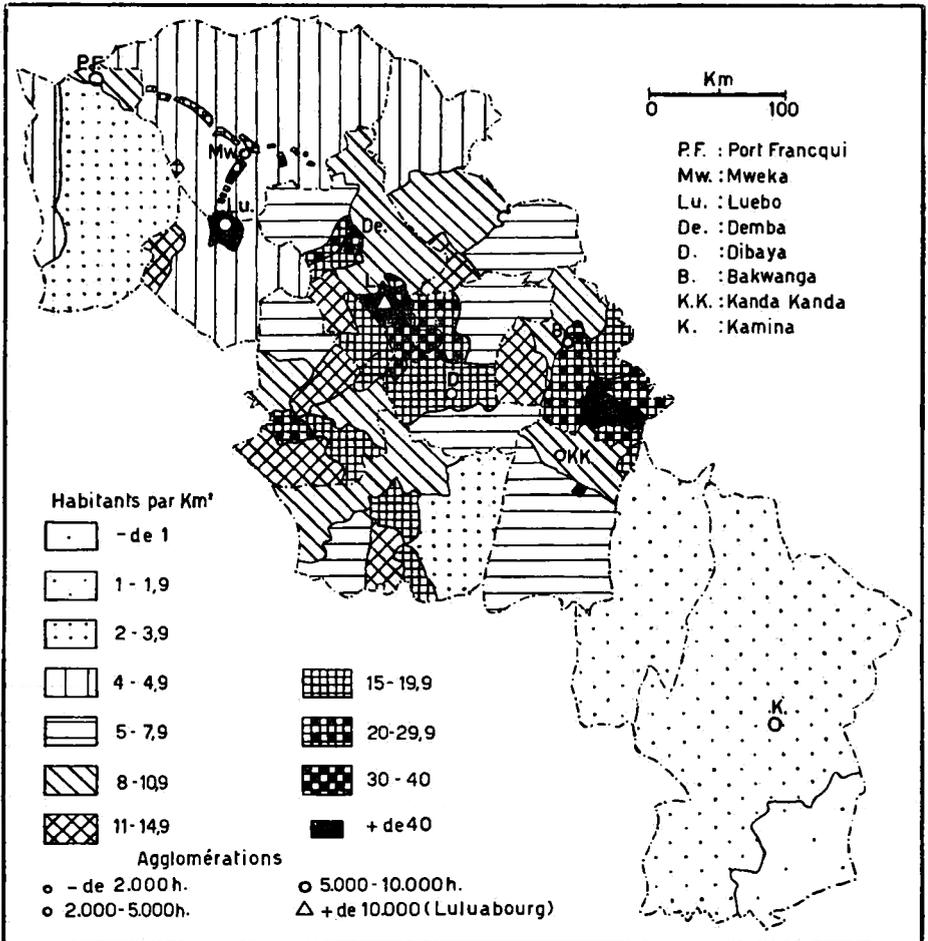


FIG. 5. — Densité de la population rurale — 1951 (les limites sont celles des circonscriptions indigènes ; voir figure 7).

(1) P. GOUROU. — Notice de la carte de la densité de la population au Congo belge et au Ruanda-Urundi. Atlas général du Congo. Institut Royal Colonial Belge, Bruxelles, 1951, 7 pages.

à la notice de laquelle nous renvoyons nos lecteurs. Les deux cartes ne coïncident pas totalement 1^o parce que nos données sont plus récentes (fin 1951 au lieu de fin 1948) ; 2^o parce que les limites de certaines circonscriptions indigènes ont changé ; 3^o parce que les classes de densité ne sont pas identiques et 4^o parce que nous avons pu corriger une ou deux erreurs. Nous rappellerons que les densités indiquées sont des densités rurales, c'est-à-dire que la population des cités indigènes et des camps, qui représente une population urbaine, n'a pas été retenue dans le calcul (1). Les agglomérations sont indiquées sur notre carte par des signes conventionnels proportionnels à leur importance numérique.

Il ressort assez clairement de cette carte que le chemin de fer traverse des régions relativement peuplées, particulièrement dans les Territoires de Dibaya, Luluabourg, Demba et Mweka :

Secteur des Bakwa Ndaie Kasanzu (Dibaya) : 33,5 hab. par km² ;

Secteur des Baluba de Luluabourg : 41 ;

Secteur de Demba : 51,4 ;

Secteur des Bena Nkanga (Demba) : 25,6 ;

Secteur des Bakwa Luntu Lulua (Demba) : 18,2 ;

Secteur de Mweka : 33,5 ;

Secteur de Domiongo (Mweka) : 17,5.

Le chemin de fer coupe en somme en deux un noyau important de population, celui de Luluabourg ; il n'est pas très écarté du noyau qui s'inscrit au sud-est de Bakwanga. Mais l'on remarquera que les densités le long du chemin de fer ont au total une grande variabilité. Voici les densités respectives des secteurs traversés :

(1) Les recensements ne distinguent pas la population rurale de la population urbaine, mais la population coutumière de la population dite extra-coutumière. Cette dernière peut être urbaine ou rurale mais la distinction est malaisée. La difficulté est amplifiée par le manque de précision de cette catégorie d'ailleurs purement juridique et dont nous avons pu constater qu'elle comprenait parfois des éléments qui n'habitaient plus le Territoire depuis deux ou trois ans. D'autre

TABLEAU I.

Territoire	Circonscription indigène	Densité rurale	Densité générale	Rapport E/F
Port-Francqui	Secteur d'Ilebo	8,8	16,2	125
Mweka	S. de Domiongo	17,5	21,2	108
	Chefferie Bakuba	4,2	4,2	75
	S. de Mweka	33,3	52,3	128
Demba	S. des Bena Kasanganaie	8,4	8,9	161
	S. des Bena Mamba	6,7	7,5	180
	S. des Bena Nkanga	25,6	25,6	155
	S. de Demba	51,4	56,3	148
	S. des Bakwa Luntu Lulua	18,2	18,8	181
Luluabourg	S. des Bekaneki Bambu	8,4	8,4	105
	S. des Baluba de Luluabourg	41,0	80,9	147
Dibaya	S. des Bashila Kasanga	22,9	23,0	137
	S. des Bakwa Ndaie Kasanzu	33,4	34,0	143
	S. de l'Entre-Moyo-Lulua	16,6	16,7	163
	S. de Dibaya	17,0	19,0	191
Kanda Kanda	S. des Bakete	6,8	7,2	159
	Ch. des Kanioka du Mulundu	5,9	6,4	175
	S. de Luputa	176,8 ⁽¹⁾	272,0	149
Kaniama	Ch. des Kanioka du Katshisungu	5,9	6,2	115
	S. des Bena Kalundwe	1,4	1,6	95
Kamina	Ch. de Kasongo Niembo	1,8	1,9	100
	Ch. du Bas Lubudi	1,7	1,7	91

On retiendra de ce tableau les conclusions suivantes :

- 1° La zone du chemin de fer est diversement peuplée ;
- 2° Les fortes densités se rencontrent dans les régions baluba (du Kasai) et lulua et paraissent donc liées surtout à la présence de certaines peuplades ;

part, sa définition administrative est assez vague pour que deux agents territoriaux puissent l'interpréter de deux manières différentes, l'un refusant d'y ajouter des habitants récemment installés, l'autre refusant de soustraire des habitants récemment émigrés. Si cette définition peut être comprise différemment par deux administrateurs blancs, que dire alors de la manière dont la comprennent ceux qui effectuent le recensement, c'est-à-dire les clercs indigènes ?

(¹) En réalité, on ne peut considérer la population de ce secteur comme une véritable population rurale.

3^o La présence au cœur du « noyau de Luluabourg » d'un petit secteur où la densité est plus faible (8,4), correspond à une population non « baluba » ⁽¹⁾ mais « basonge » ;

4^o Les densités les plus faibles se rencontrent dans le Haut-Lomami où les hommes sont extrêmement rares ;

5^o La grande chefferie bakuba au nord, dans le territoire de Mweka, est peu peuplée (4,2) ; les secteurs mieux peuplés du même territoire se limitent à d'étroites bandes allongées le long du rail et de la route de Luebo et sont occupés par des villages d'immigrés non bakuba, généralement baluba. Il apparaît avec évidence que, même le long du rail, la densité de la population est en partie conditionnée par l'appartenance ethnique. Baluba, Lulua, Bakuba, Basonge présentent des densités de population systématiquement différentes.

Pour rechercher avec plus de certitude une relation entre le rail et la densité du peuplement, il aurait été préférable peut-être d'envisager la densité totale de la population dans chaque circonscription, les agglomérations urbaines étant comprises dans ce total. En effet, nous le verrons plus loin, toutes ces agglomérations sont récentes ; elles sont en relation étroite avec la présence de la voie ferrée et contribuent à relever la densité générale de la population dans la zone du rail. La figure (non reproduite ici) qui donne la densité générale de la population par circonscription (tableau I) ne présente pas de différences sensibles avec la carte précédente, sauf dans le cas du secteur de Luluabourg par suite de la présence d'une importante agglomération urbaine. La densité se trouve également relevée dans le secteur d'Ilebo et dans ceux de Mweka et de Domiongo. Les autres secteurs de la province ne varient

(1) Nous faisons de « baluba » un mot invariable.

guère. Au total, cette seconde carte se superpose assez correctement à la première dont elle accentue les régions de forte densité qui sont en bordure de la voie ferrée. Cette dernière constatation nous porte à nous demander si l'occupation humaine était aussi dense ou aussi lâche avant que le rail fût construit.

II. Le mouvement de la population.

Il est très difficile de reconstituer le mouvement de la population au cours des trente dernières années. L'approximation des évaluations annuelles ne permet pas de comparer le plus souvent deux années consécutives, la marge d'erreur étant supérieure au mouvement possible de la population. D'autre part, plus ces évaluations sont anciennes, moins elles méritent confiance, car il est évident que l'administration n'a pas cessé de perfectionner ses méthodes. Enfin les modifications incessantes du canevas territorial rendent toute comparaison impossible même au prix d'un fastidieux dépouillement d'archives. Il est difficile de connaître avec exactitude le nombre actuel des hommes ; cela devient presque impossible dès que l'on remonte quelque peu dans le temps.

Nous ne manquons cependant pas de témoignages mais leur valeur est très variable. De leur examen il semble résulter que certains territoires ont vu leur population augmenter, d'autres leur population décroître, que les différents secteurs d'un même territoire ont pu suivre une évolution différente, les uns se peuplant et les autres se dépeuplant.

Voici par exemple l'évolution de plusieurs chefferies et secteurs du Territoire de Kanda Kanda pour les 16 dernières années (les limites ont très peu varié depuis 1935).

TABLEAU II

Année	Secteur		Chefferie		Secteur
	Kanda	Kanda	Mulundu	Katshisungu	
1935	33.806		26.335	17.565	—
1939	34.390		24.814	17.751	—
1941	34.232		25.452	18.310	24.171
1942	32.969		24.603	18.250	23.079
1943	33.048		25.209	17.112	25.232
1944	26.438		29.435	14.281	20.798
1945	26.176		30.398	14.033	21.171
1949	28.139		27.758	16.491	22.795
1950	28.492		32.018	16.632	22.860
1951	29.172		31.490	19.558	22.906

Ce tableau présente des variations incontestables, notamment un creux marqué entre 1941 et 1945 dont nous reparlerons plus loin. Au total cependant ces fluctuations n'ont guère d'ampleur. Est-il permis de conclure à une diminution de la population du secteur de Kanda Kanda ? La chefferie des Kanioka du Mulundu semble en nette augmentation (elle est d'ailleurs traversée par le chemin de fer) ; pour les deux autres circonscriptions de ce tableau, on peut tout au plus déclarer que le total de leur population a été stationnaire.

La population actuelle du Territoire est de 135.735 habitants ; si l'on regroupe certaines données de 1928, on obtient 70.000 à 75.000 habitants. L'énorme différence entre ces deux valeurs devrait s'expliquer, puisqu'on ne constate pas de modification sensible du nombre des habitants entre 1935 et 1951, par un brusque accroissement entre 1928 et 1935, ce qui est peu probable. Cet exemple montre qu'on ne peut accorder qu'une confiance limitée aux dénombremens anciens. Leur utilisation n'est donc d'aucun secours et nous avons dû y renoncer.

A. — Le mouvement naturel de la population. — La situation démographique actuelle.

Dans un pays où les hommes ignorent leur âge, où l'état-civil existe à peine, il est audacieux de vouloir déterminer quel a été le mouvement naturel de la population. Il n'y a que quelques cas pour lesquels nous pouvons émettre des hypothèses vraisemblables. Peut-être trouverons-nous des indications utiles dans la situation démographique actuelle.

Des sondages démographiques récents, effectués dans le Kasai et dans le Katanga, nous donnent les renseignements suivants.

Territoire	Peuplade	Nb. d'hab. du groupe étudié	Taux de nat. brute	Taux de mort. brute
Mweka	Bakuba	1.149	14 ‰	16 ‰ ⁽¹⁾
Demba	Lulua	1.760	52	29
Dibaya	Bakete	1.200	41	21
Dimbelenge	Luntu	1.538	19	14
	Babindji	1.378	39	18
Bakwanga	Baluba	1.059	35	12 (?)
Kanda Kanda	Kanioka	1.288	36	24
	Lunda	1.891	33	31
Kamina	Baluba Shankadi	519	17	25
		374	35	19
		538	35	24
		1.050	37	21

On pourrait certainement discuter la valeur de ces chiffres ; le taux de mortalité brute nous semble bien faible. On peut conclure cependant qu'il ne paraît pas y avoir de relation simple et directe entre la situation démographique actuelle des peuples du Kasai et leur densité présente. Les services compétents de la Colonie

(¹) Un autre sondage dans le groupement Bashi Inyenye donne un taux de natalité de 23‰ et un taux de mortalité de 23,8‰ ce qui semble déjà plus vraisemblable.

considéraient, en 1951, les Territoires de Luluabourg, de Dimbelenge, de Kazumba et de Demba (ce dernier en partie seulement) comme stationnaires au point de vue démographique, mais attribuaient aux Territoires de Dibaya (sauf le N-O), de Bakwanga (à l'exception du N-O également) et de Kanda Kanda un indice démographique progressif. Pour Mweka, l'indice était nettement régressif. La plus grande partie du Territoire de Kamina était considérée comme régressive et le reste, avec l'actuel Territoire de Kaniama, comme stationnaire.

On retiendra donc que les Baluba du Kasai dans leurs Territoires d'origine, les Lulua de Dibaya et les Kanio-ka de Kanda Kanda avaient en 1951, une situation démographique saine, les autres groupes lulua ou baluba du Kasai, une situation moins bonne mais au total convenable. Les régions très peuplées ont donc presque toujours un indice démographique satisfaisant. Les régions d'occupation humaine très faible ont souvent un indice défavorable mais il y a de brillantes exceptions (les Babindji du Territoire de Luisa par exemple).

Il nous a semblé intéressant de calculer pour la population coutumière, le rapport entre le nombre des enfants en dessous de 15 ans et celui des femmes de plus de 15 ans. Ce rapport qui a été utilisé souvent au Congo belge est une indication utile. Il est commode de considérer que la valeur 130 % sépare les populations à tendance progressive et celles à tendance régressive. Ces rapports calculés pour la région du rail (fig. 6 et tableau I) sont toujours supérieurs à 130 % dans les Secteurs où la densité de la population dépasse 15 habitants au km² (sauf à Domiongo : 108 % seulement), mais la marge favorable n'est jamais très large. Dans la région du rail, les valeurs les plus fortes sont celles du Secteur de Dibaya (191 avec une densité de 17) et du Secteur des Bakwa Luntu Lulua (181 avec une densité de 18). Les valeurs les plus faibles s'observent dans la chefferie

des Bakuba (75 % seulement avec une densité de 4,2), dans les Territoires de Kaniama et de Kamina où elles sont comprises entre 91 et 100 % et dans le Secteur des Bakaneki Bambu, petit groupe basonge du Territoire de Demba (105 ; densité : 8,4). On remarquera enfin que les Secteurs de Domiongo et de Mweka, bien que peuplés d'étrangers, semblent subir l'influence de la chefferie bakuba qui les entoure, car leurs rapports sont défavorables (108 et 128).

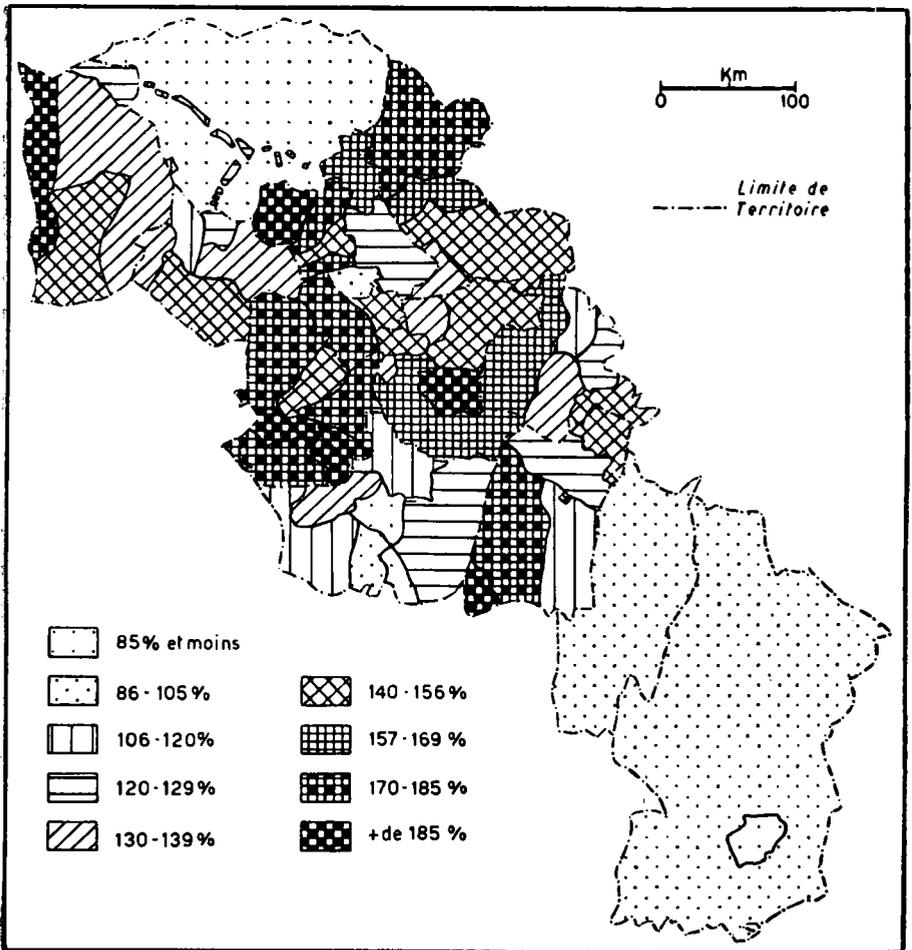


FIG. 6. — Répartition du rapport E/F (Nombre d'enfants pour 100 femmes adultes).

TERRITOIRES ET CIRCONSCRIPTIONS INDIGÈNES DE LA ZONE DU RAIL.

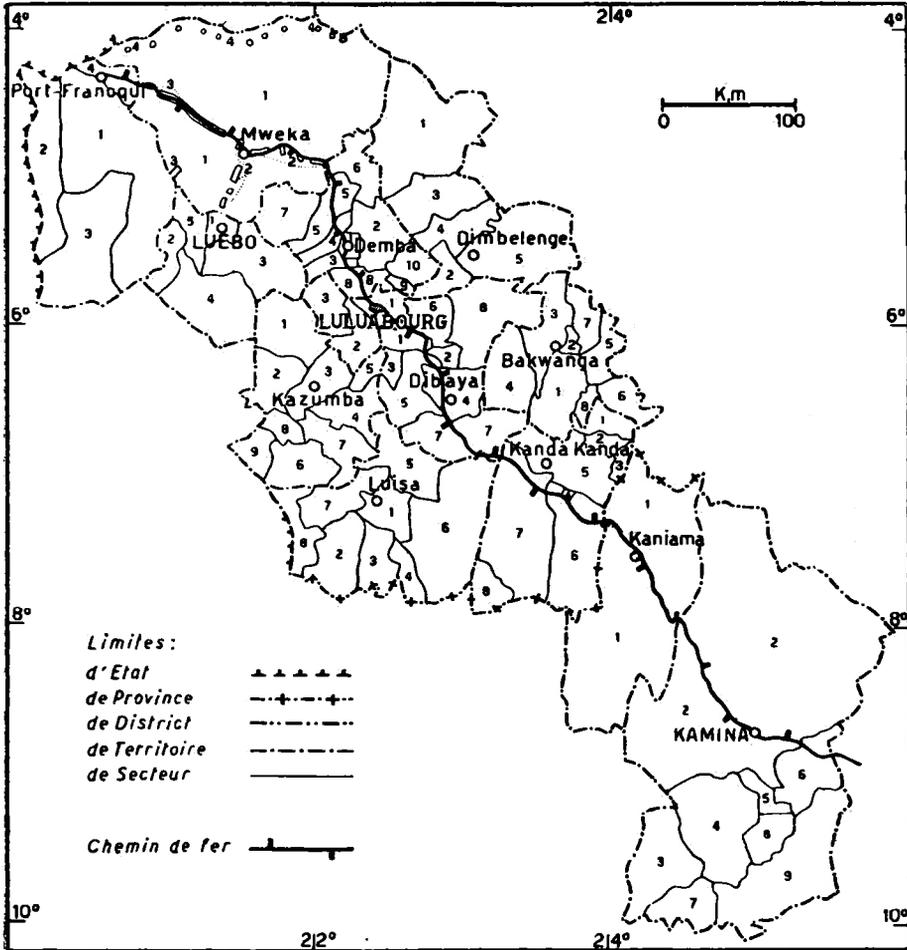


FIG. 7. — Carte administrative de la zone du rail.

PROVINCE DU KASAI. — Territoire de *Port-Francois* : 1. Circonscription indigène de l'Entre Lumbundji-Kasai ; 2. Entre Lumbundji-Loange ; 3. Banga ; 4. Ilebo. — *T. de Mweka* : 1. Bakuba ; 2. Mweka ; 3. Domiongo ; 4. Lodi. — *T. de Luebo* : 1. Luebo ; 2. Charlesville ; 3. Entre Luebo-Lulengele ; 4. Entre Luebo-Kabambaie ; 5. Bimbo. — *T. de Demba* : 1. Demba ; 2. Bena Mukuna Nord ; 3. Bakwa Luntu Lulua ; 4. Bena Nkanga ; 5. Bena Mamba ; 6. Bena Kasanganaie ; 7. Bena Tshiadi ; 8. Bekaneki-Bambu ; 9. Bakwa-Mushilu ; 10. Bena Mukuna Sud. — *T. de Dimbelenge* : 1. Babindji ; 2. Lubudi ; 3. Mas-hala ; 4. Bwa Luntu de la Kunduye ; 5. Tshika Luntu. — *T. de Luluabourg* :

Cet examen confirme donc l'idée émise plus haut : les Territoires bien peuplés ont en général une démographie satisfaisante. Doit-on conclure de là que leur population a dû augmenter au cours des trente dernières années ? En réalité, nous ne pouvons pas l'affirmer avec certitude. Nous inclinons en tout cas à penser que la démographie de ces territoires était relativement bonne depuis longtemps, car certains d'entre eux ont été le centre d'une émigration marquée sans que leur population ait cessé d'être nombreuse.

B. — L'émigration.

Le tableau II, page 39, montre pour certains Secteurs de Kanda Kanda une sensible diminution de la population en 1942 qui s'accroît brutalement en 1944 ; le Secteur de Kanda Kanda voit sa population passer de 34.232 habitants en 1941 à 26.438 en 1947. Ces années correspondent en effet à un brusque accroissement des recrutements dans la province, à la suite de l'effort de

1. Baluba de Luluabourg ; 2. Baluba de Malandji ; 3. Bakwa Katawa. — *T. de Kazumba* : 1. Bashilu-Kasanga ; 2. Bakwa Mulume ; 3. Lulua Ndekeshu ; 4. Bena Ngoshi ; 5. Bakwa Mwanza Tshinema ; 6. Bashi-Mboi ; 7. Babindji de la Kavula ; 8. Babindji de la Luebo ; 9. Kasai. — *T. de Dibaya* : 1. Bakwa Ndaie-Kasanzu ; 2. (Secteur des) Bashila Kasanga ; 3. Hemptinne ; 4. Dibaya ; 5. Entre Moyo-Lulua ; 6. (Chefferie des) Bashila-Kasanga ; 7. Bakete ; 8. Bakwa Kalonji ka Mpuka. — *T. de Bakwanga* : 1. Bakwa Kalonji ; 2. Bakwa-Boa-Bakwa Ndobu ; 3. Baluba de la Bushimaie ; 4. Merode ; 5. Baluba de la Lubilash ; 6. Bena Kalambaie ; 7. Bena Tshitolo ; 8. Bakwa Mulumba. — *T. de Luisa* : 1. Basala Mpasu de Luisa ; 2. Basala de Lueta ; 3. Basala de la Loatshi ; 4. Basala de la Lusanza ; 5. Bakete Nord ; 6. Bakete Sud ; 7. Balualua a Mbuye ; 8. Balualua de la Kabelekese. — *T. de Kanda-Kanda* : 1. Bena Tshiamba ; 2. Gandajika ; 3. Bena Matamba ; 4. Luputa ; 5. Kanda-Kanda ; 6. Kanioka du Katshisungu ; 7. Kanioka du Mulundu ; 8. Bena Lunda. — *Province du Katanga, T. de Kamina* : 1. Kalundwe (1) ; 2. Kasongo Niembo ; 3. Bena Samba du Haut-Lubilash ; 4. Bena Samba de la Luina ; 5. Kalangu ; 6. Bas-Lubudi ; 7. Bena Samba de la Lupelu ; 8. Kapamba ; 9. Bena Lubende.

(1) Dans la nouvelle subdivision administrative, ce secteur devient le Territoire de Kaniama (voir fig. hors-texte n° 6).

guerre des usines et des mines du Katanga. En 1942, 70 % des habitants de Jadotville étaient originaires du Territoire de Kanda Kanda. Dans ce dernier cas, l'influence des recrutements a donc été très sensible. Mais il ne faut pas oublier que ces départs ne sont pas toujours définitifs ; des ouvriers, à la fin de leur engagement, rentrent au village et reprennent parfois leur vie habituelle ; cependant un certain nombre commencent à se fixer à la ville.

L'émigration ne présente plus la forme aiguë qu'elle a connu pendant la dernière guerre et les efforts de l'administration tendent à la contrôler et à la réduire. Mais il faut toujours en tenir compte. N'oublions pas que l'Union Minière recrutait des travailleurs dans le Kasai avant 1920. La Forminière y a embauché le nombreux personnel de ses mines. Le Territoire de Demba délivre 450 passeports de mutation chaque année et l'on estime que 1.000 hommes adultes valides partent officiellement ou clandestinement. Dans ces conditions, la population devrait diminuer puisque le territoire ne comporte aucun centre urbain capable d'attirer un grand nombre de travailleurs. Certains observateurs prétendent que les Secteurs méridionaux de Demba, au sol très pauvre, se sont dépeuplés en faveur du Katanga et surtout au bénéfice de la cité indigène de Luluabourg. Dans les Secteurs septentrionaux, on peut relever des départs vers Mweka et vers Luebo. De même dans le Territoire de Dibaya, on constate deux courants principaux d'émigration : dans le Nord, surtout vers Luluabourg ; un peu partout, vers le Katanga.

Parmi les centres actifs d'émigration, il faut souligner le Territoire de Bakwanga, noyau de ces populations baluba (Baluba Bambo) que l'on retrouve aujourd'hui disséminées dans toute la zone du rail et ailleurs encore (Chapitre III). Ces mouvements n'ont cependant fait que compenser un accroissement naturel rapide.

Il est certain que la présence du chemin de fer a facilité les départs vers le Katanga mais ceux-ci n'ont jamais pris les caractères d'un véritable exode.

C. — L'immigration.

Il est significatif que les centres d'immigration des régions qui nous intéressent se trouvent presque tous à proximité immédiate du chemin de fer. La population de cette zone a pu augmenter soit par l'introduction d'un grand nombre d'immigrants, soit par l'installation d'immigrants prolifiques.

Ici nous avons des témoignages certains. Le Secteur d'Ilebo était vide lorsque les travaux du chemin de fer commencèrent. Il compte actuellement 6.164 habitants soit 8,8 au km², non compris Port-Francqui (5.160 habitants). L'on remarquera enfin que ces habitants sont presque tous le long du chemin de fer (89 % environ) et que la partie au nord de la Lutshwadi est pratiquement déserte.

La région de Luluabourg n'était pas très peuplée : quelques villages luluas épars. Le Territoire de Luluabourg avait, en 1945, 98.757 habitants, dont 79.613 coutumiers et 19.144 non coutumiers. En 1951, il a 126.101 habitants, dont 36.916 non coutumiers. Le Secteur des Baluba de Luluabourg comprenait en 1935, 20.929 habitants au total ; il en compte aujourd'hui 29.110, non compris la ville de Luluabourg et ses faubourgs (environ 26.000). La densité rurale y est donc de 41 habitants au km².

Dans le Territoire de Kanda Kanda, le seul Secteur de Luputa a doublé de population de 1950 à 1951.

Au total, il ne nous a pas été possible de préciser les mouvements exacts de la population dans les territoires étudiés. Il est très difficile le plus souvent d'émettre, en dehors de quelques cas particuliers comme celui du pays

des Bakuba où la diminution de la population semble certaine, une opinion incontestable. Mais il est indéniable que l'étroite bande qui longe le rail a vu sa population croître, par l'installation d'abord de nombreux villages d'immigrés comme dans les Territoires de Mweka, de Luluabourg et de Kanda Kanda et par le développement d'une série d'agglomérations urbaines : Port-Francqui (5.160 hab.), Mweka (4.899 hab.), Luluabourg (avec les faubourgs 26.000 hab.), Tshimbulu (2.500 hab.), Mwene Ditu (2.278 hab.), Luputa (2.407 hab.), et dans le Lomami, Kamina (environ 4.000 hab.), autant de centres urbains importants qui n'existaient absolument pas avant 1922 et qui représentent à eux seuls environ 50.000 habitants.

III. Essai de localisation précise des hommes.

Nous avons tenté de rechercher avec plus de détail la localisation et la répartition des hommes. Le résultat de nos efforts consiste en une série de cartes par points où chaque point représente cinquante habitants. (Cartes hors-texte nos 1, 2, 3, 4, 5 et 6). Avant de commenter ces cartes, il est nécessaire que nous fassions un exposé critique des méthodes qui ont servi à les établir.

Ces cartes par points sont une bonne expression de l'habitat puisque, sur le terrain, les habitations ne sont jamais isolées mais réunies en villages et que, sur la carte, chaque groupe de points représente un village. Cependant, la valeur de ces cartes est affaiblie par des incertitudes procédant

- 1° Du chiffre de la population ;
- 2° De l'existence indépendante de chaque village ;
- 3° De la situation de chaque village.

Rien à dire sur le premier point qui n'ait été exprimé

à propos des circonscriptions indigènes puisque la population d'une circonscription s'obtient en additionnant les habitants de tous les villages.

Avec le second point, nous abordons une difficulté liée aux particularités de l'habitat dans l'Afrique noire. Que représentent les localités que les listes des clercs recenseurs indiquent comme des villages ? Elles portent souvent le nom d'un individu qui exerce une autorité à un degré quelconque : chef, sous-chef, « capita ». Y a-t-il chaque fois un élément d'habitat isolé ? N'y aurait-il pas des cas où ces villages seraient les portions d'un seul grand village comme les quartiers celles d'une ville ? Enfin, n'y a-t-il pas parfois plusieurs agglomérations isolées (ou plusieurs hameaux) là où le recensement n'en mentionne qu'une ? Nos sources ne nous ont pas toujours permis la distinction. A ce propos, nous émettrons quelques réflexions. Au Katanga, il n'est pas exceptionnel de rencontrer des familles isolées qui habitent trois ou quatre cases loin de tout village. Ce sont en somme des hameaux, mais occupés chacun par une seule famille. Il n'en est guère d'exemple dans le Kasai étudié. Pourtant il semble que l'habitat traditionnel ait pu consister chez certaines peuplades en une poussière de ces petits établissements isolés. Dans ces cas, l'existence actuelle de gros villages agglomérés apparaîtrait comme le résultat de l'influence européenne, c'est-à-dire des décisions ou des suggestions de l'administration lorsqu'elle a rassemblé la population en bordure des routes.

La localisation exacte des villages reconnus par l'Administration et figurant sur les listes des Secteurs a présenté des difficultés sérieuses. Il est inutile dans beaucoup de cas de les rechercher sur les cartes existantes, même sur celles à une échelle relativement grande comme le 200.000^e (carte ozalid). Très souvent, les noms des listes ne se retrouvent pas sur les cartes, et inversement. Si le chef a changé, la dénomination s'est modifiée.

La localisation est parfois inexacte. D'autre part, les villages ne sont pas fixés définitivement en un point déterminé d'une route ; ils ont pu se déplacer de quelques kilomètres depuis l'établissement de la carte. Nous n'avons donc pas disposé d'un document cartographique indiquant les « villages » recensés. Nous avons dû chaque fois en déterminer la localisation d'après les témoignages des administrateurs territoriaux, des agents territoriaux et des membres du personnel indigène originaires des différents secteurs étudiés. Nous avons pu recourir parfois à des cartes manuscrites et à des itinéraires mis à jour par des agents territoriaux. Nous avons enfin opéré quelques sondages au cours de nos déplacements.

C'est d'après ces indications que les villages ont été reportés sur une carte du Territoire au 200.000^e. Au total donc exactitude limitée. Dans certains cas, nous ne pouvons garantir la position précise à 3 ou 4 kilomètres près. Nous avons pu d'ailleurs nous apercevoir que, dans certains Secteurs, la précision du canevas topographique n'était pas supérieure.

Malgré leurs insuffisances et leurs lacunes parfois graves, nous ne pensons pas cependant que nos cartes soient sans valeur. Elles seront, croyons-nous, les premières du genre à être établies pour l'Afrique centrale. L'aspect général est très près de la réalité ainsi qu'un grand nombre de détails. D'autre part, les minutes établies au 200.000^e ont été réduites au 750.000^e, ce qui diminue considérablement les erreurs de position. Nos cartes sont un premier pas vers la connaissance précise de la localisation des hommes ; nous avons des raisons d'espérer qu'elles ne seront qu'une étape vers la réalisation de cartes officielles à la fois exactes et précises. Comment administrer les hommes si l'on ne sait où ils sont ?

Quels renseignements pouvons-nous tirer de ces cartes ? Nous ne les commenterons pas l'une après l'autre, mais nous en soulignerons les traits importants et caractéristiques.

D'une manière générale, ressort clairement une ordonnance régulière des villages qui tracent des filets allongés sur les cartes. Ces filets correspondent à des routes. Dans des Territoires comme ceux de Demba et de Dibaya ainsi que dans le Secteur d'Ilebo (Port-Francqui), tous les villages ou presque, suivent cette règle et se localisent en bordure des routes (nous entendons par là les routes carrossables). Cette ordonnance subsiste dans les autres Territoires mais le caractère est moins pur, la localisation moins tyrannique et certains villages, d'ailleurs peu peuplés, apparaissent isolés quoique, le plus souvent encore, ils se trouvent sur des pistes bien marquées mais sinueuses (Territoires de Mweka et de Kanda Kanda). Dans le Territoire de Kamina, l'habitat rural se résout en une masse de petits villages isolés ayant souvent moins de 100 habitants. Beaucoup sont sur les routes mais leur espacement rend cette localisation moins sensible. La plupart apparaissent isolés au milieu d'énormes étendues.

Un autre trait intéressant, d'ailleurs corollaire du premier, est l'absence presque complète d'hommes en bordure des grandes rivières. Souvent il n'y a pas de village à moins de quatre kilomètres des cours d'eau. Le voyageur qui, à l'heure actuelle, se déplacerait sur les rivières de ces régions ne rencontrerait que très rarement des groupes d'habitations et conserverait du pays l'image d'un désert humain. En effet, les villages qui sont sur les routes sont par conséquent sur les crêtes puisque les voies carrossables ont été établies de préférence sur les plateaux savanisés. Il y a là un trait original de la géographie humaine actuelle de ce pays qui reflète peut-être aussi la géographie traditionnelle. En effet

les vallées sont généralement malsaines (maladie du sommeil).

La plupart des villages qui s'égrènent aujourd'hui le long des routes présentent l'aspect de villages-rues. L'on connaît les raisons de cette localisation dont les caractères diffèrent fortement de ceux de l'habitat traditionnel parce que dans beaucoup de cas, les villages anciens étaient plus petits et plus nombreux et aussi parce qu'ils ne recherchaient certainement pas les sites qui sont ceux des routes, c'est-à-dire les faîtes et les plateaux savanisés.

La localisation actuelle des villages n'est même pas le fruit spontané de la création des routes. Le plus souvent, le déplacement s'est fait sur l'ordre des agents gouvernementaux car un tel groupement facilite les tâches administratives ainsi que la surveillance médicale. Dans certains Territoires enfin, des questions sanitaires ont joué un grand rôle. Dans le pays de Dibaya, on a voulu éloigner ainsi les villages des vallées forestières, sites des glossines qui transmettent la maladie du sommeil. Ici les déplacements se sont accompagnés d'un regroupement des clans indigènes.

Les résultats de cette politique font que la route de Port-Francqui à Kamina est, sur le territoire de la province du Kasai, à l'exception de quelques courts tronçons peu peuplés, un chapelet régulier de villages. Mais la route longe fidèlement le rail sauf à l'est de Kamponde. Les villages de la route sont donc aussi des villages du rail, d'autant que la route est née du rail. Au nord de Luluabourg en tout cas, elle a été créée en même temps que la voie ferrée (voir chapitre I). D'ailleurs l'établissement des routes carrossables a débuté au Congo peu de temps avant que l'on construise le chemin de fer B. C. K. si bien que très souvent, route et rail sont nés simultanément dans les territoires envisagés.

Il est peut-être vain de discuter l'influence relative de la route et du rail même dans le cas des déplacements spontanés. Notons seulement que dans le Territoire de Mweka, la plupart des villages en bordure de la route qui longe le rail, sont des villages d'immigrés. Dans le Territoire de Kanda Kanda, les immigrants se sont établis depuis 1928 de préférence dans la zone du rail. On aurait pu croire qu'entre Kamponde et Mwene Ditu, c'est-à-dire là où route (ici la route Prince Léopold) et rail s'écartent fortement, il aurait été possible d'apprécier leurs influences respectives. Mais nous nous trouvons là dans un Secteur peu peuplé (Secteur des Bakete). Les environs de la route sont aussi médiocrement peuplés que ceux du rail et toute comparaison est sans intérêt. Le rail n'a donc pas réussi, dans cette région, à faire naître une zone de peuplement dense à l'inverse de ce qui s'est produit dans le Territoire de Mweka. Notons cependant le cas d'un village à l'est de Kamponde. Ce village se trouvait sur la route Prince Léopold, donc assez loin de la voie ferrée. Or, il y a quelques années, cette route a été reportée plus au Nord encore. Au lieu de s'installer en bordure de la nouvelle route, le village s'est au contraire déplacé vers le Sud et se trouve maintenant à 3 km de la gare de Lubi.

* * *

Nos cartes par points complètent la carte des densités de population. Elles l'illustrent et la précisent en indiquant, avec plus de finesse, la localisation réelle des hommes, en soulignant les lacunes et les centres de peuplement et en montrant enfin, malgré l'exagération inévitable du dessin, la part infime de la surface qui est occupée par l'homme.

On relèvera parmi les zones particulièrement peu peuplées : en Territoire de Mweka, la région septentrio-

nale et surtout la partie orientale, véritable désert qui se prolonge en Territoire de Dimbelenge ; en Territoire de Demba, la partie orientale et les deux massifs forestiers compris l'un entre la Mwanzangoma et la Lubudi, l'autre entre la Mwanzangoma et la Lulua ; en Territoire de Dibaya, le Secteur des Bakete, c'est-à-dire particulièrement les régions à l'ouest de la Lubi et à l'est de Kamponde (c'est d'ailleurs une réserve forestière et une réserve de chasse) ainsi que dans le Nord, le pays à l'ouest de la même rivière. La région de faible peuplement du Secteur bakete se prolonge en Territoire de Kanda Kanda à l'ouest de Mwene Ditu ; enfin, dès que l'on dépasse à l'Est le pays de Lusuku, on entre dans un immense pays où le peuplement humain est extrêmement squelettique, parfois même inexistant (voir par exemple le NO du Territoire de Kaniama entre le Lubilash et la Luembe).

Si la zone du rail, région de peuplement continu dans le Kasai, est une file ininterrompue de villages, leur espacement et le nombre de leurs habitants peuvent varier ; denses et serrés en Territoires de Dibaya et de Luluabourg, ils sont petits et très espacés dans les régions du Haut-Lomami. Il y a deux interruptions au milieu des tronçons très peuplés, une très courte en Territoire de Demba dans la traversée d'un massif forestier entre Bena Leka et Tshimbambula, une autre très marquée entre Kamponde et Mwene Ditu.

Les zones peuplées sont généralement d'extension limitée. En Territoire de Mweka (Carte en pochette 1), les bandes du rail et de la route de Luebo réalisent une concentration remarquable de la population ; en dehors on ne peut guère citer que deux noyaux : Mushenge (en fait un seul village : la résidence royale) et Bulape (mission américaine) ainsi que la route de Bakwa Kenge à Katshabala. Dans le Territoire de Demba (Carte en pochette 2), les régions de fort peuplement s'allongent à partir du chef-lieu vers

l'Ouest et le S-E ; notons en passant que la route qui, partant de Demba se dirige vers le S-E est plus peuplée que la route qui suit le rail. Il faut mentionner encore la région de Dibinga entre la Lulua et la Lombela, celle de Tshimbambula sur la voie ferrée et enfin le pays de Tshiniama au sud-est. Dans le Territoire de Luluabourg (Carte en pochette 3) on remarquera de gros noyaux de population autour des centres religieux (Luluabourg-Saint-Joseph, séminaire de Kabwe) et le long des routes de Lusambo, Bukama, Port-Francqui et Kazumba. En Territoire de Dibaya (Carte en pochette 4), les centres de peuplement sont trop nombreux pour être tous cités ; nous retiendrons le cas original du noyau important de Kamiji (mission catholique avec élevages) dans une région par ailleurs très peu peuplée (secteur bakete à l'est de la Lubi). Enfin le Territoire de Kanda Kanda (Carte en pochette 5) oppose l'étonnant peuplement des Secteurs septentrionaux (Tshiamba surtout et Gandajika) au peuplement clairsemé des régions méridionales. La région du rail apparaît très bien avec les centres de Mwene Ditu, de Luputa et de Kalende-Fomulac. Citons aussi le noyau de Kanda-Kanda. Dans le Lomami, il n'y a plus de centre de population digne d'être mentionné. Il y a bien deux ou trois agglomérations (agglomérations urbaines ou camps) plus importantes (Kaniama, Kimpanga et Kamina) mais elles n'exercent aucune influence sur le pays rural avoisinant (Cartes en pochette 6 et 7).

* * *

En conclusion, nous insisterons encore sur la remarquable concentration de la population le long de la voie ferrée si visible sur nos cartes des villages car il est possible de la préciser avec plus de vigueur. Un calcul rapide, qui donne des résultats dont l'exactitude est du même ordre que celle de nos cartes, permet de constater que dans une bande large de 5 km qui englobe la voie ferrée, vit une part importante de la population

de chaque territoire. De Port-Francqui à la limite orientale du Territoire de Kamina, *près du quart (23 %) de la population des Territoires traversés habite dans cette bande qui représente seulement un vingtième de la surface totale* (environ 5 %). Ceci ne signifie pas, disons-le pour éviter tout malentendu, que la surface exploitée par ces habitants soit tout entière comprise dans cette zone étroite.

La concentration la plus remarquable s'observe dans un des Territoires le plus densément peuplés, celui de Luluabourg : 40 % de la population sur près de 8 % de la surface totale. Le Territoire de Mweka présente un exemple analogue mais cette fois dans le cas d'un pays où la densité générale de la population est très peu élevée : 26 % des habitants sur 5,5 % de la surface. Bien que dans le Territoire de Kamina, la région du rail soit infiniment moins peuplée que dans les autres Territoires, la comparaison garde sa valeur : près de 9 % des habitants sur 2 % de la surface totale.

Le tableau suivant est particulièrement éloquent qui donne ces différents pourcentages par Territoire (Rappelons qu'ici la « zone du rail » est une bande de 5 km de largeur totale, donc de 2,5 km de part et d'autre de la voie ferrée).

	Pourcentage de la population de la zone du rail par rapport à la population totale	Pourcentage de la surface de la zone du rail par rapport à la surface totale
Secteur d'Ilebo (territoire de Port-Francqui)	89,0 %	40,0 %
Territoire de Mweka	26,0 %	5,5 %
Territoire de Demba	24,0 %	8,0 %
Territoire de Luluabourg	40,0 %	8,0 %
Territoire de Dibaya	18,0 %	8,5 %
Territoire de Kanda Kanda	18,0 %	4,2 %
Territoire de Kaniama	7,5 %	4,0 %
Territoire de Kamina	9,0 %	2,0 %
Valeur totale pour l'ensemble des territoires traversés par le rail	23,0 %	5,0 %

CHAPITRE III

Les modifications de la répartition qualitative de la population

INTRODUCTION

- I. *Le peuplement ancien.*
- II. *Les traits généraux des modifications survenues depuis la construction du rail.*
- III. *Réactions différentes des Baluba et des Bakuba.*
 - A. Caractères généraux des Baluba et des Bakuba.
Les Baluba.
Les Bakuba.
 - B. La situation du pays bakuba.
 - C. L'expansion baluba. — Recherche de ses causes et de ses processus.
 - D. Le recul bakuba.

Introduction.

Retracer l'évolution démographique des territoires congolais est une tâche incertaine puisque les recensements actuels eux-mêmes comportent une marge importante d'inexactitude. Il est heureusement plus aisé de reconnaître les changements qualitatifs de la population car nous possédons sur les situations antérieures des renseignements anciens et des témoignages qui sont utilisables. Il semble bien que la présence du chemin de fer n'ait fait qu'amplifier une évolution déjà

entamée en l'accentuant dans des régions privilégiées et en influant sur ses modalités. Il ne faut pas perdre de vue que la construction du B. C. K. a commencé plus de trente ans après le début de l'occupation européenne. Le pays n'était donc pas vierge de toute influence.

La population avait subi déjà des remaniements importants particulièrement au voisinage des postes d'État où porteurs et soldats recrutés à des centaines de kilomètres se mêlaient aux autochtones. Une forte bigarrure régnait aussi aux environs des Missions, refuges d'anciens esclaves rachetés par les religieux ou simplement fugitifs. De grands villages hétérogènes s'étaient constitués autour de Luebo, mission américaine, et du vieux Luluabourg, mission catholique. En pays bakuba, la mission protestante d'Ibanshe avait groupé autour d'elle un noyau important de Baluba auxquels elle portait une préférence marquée, non sans déplaire ainsi aux peuplades autochtones.

La révolte de Luluabourg en 1895 fut initialement une mutinerie de soldats batetela recrutés dans le Sankuru (1). Les Lulua ne firent que suivre le mouvement en essayant de tirer parti de la situation. Les Européens du poste et de la mission durent leur salut en partie à l'intervention du chef basonge Sapo-Sapo, originaire du Sankuru lui aussi et dont Le Marinel avait permis quelque temps auparavant l'installation en pays lulua (2). Ainsi dès le début, l'occupation européenne fut marquée par un brassage de peuples.

(1) P. VAN ZANDIJCKE. Note historique sur les origines historiques de Luluabourg (Malandi). *Zaire*, 1952, pp. 227-249.

(2) A. SAMAIN. Les Basonge. *Congo*, 1924, I, pp. 48-52.

I. Le peuplement ancien.

A première vue, la carte ethnographique (fig. 8) des régions comprises dans l'actuelle province du Kasai ne semble pas s'être considérablement modifiée. Il est même possible de décrire la situation ancienne à partir



FIG. 8. — Carte ethnographique de la province du Kasai et du Territoire de Kaniama. — Dans le Territoire bakuba, les croix indiquent la localisation des villages bakete.

de la carte actuelle si l'on néglige les secteurs d'étendue assez faible qui avoisinent le rail et la région de Tshikapa. Cela signifie qu'il n'y a pas eu de mouvement de masse, ni de grand déplacement de populations. Les modifications se sont produites dans des aires relativement circonscrites, d'une manière lente et progressive. Pénétration pacifique en petits groupes, extension des noyaux constitués et substitution lente mais tenace, tels semblent être les processus de cette évolution. En somme pas de changement spectaculaire, mais des transformations d'abord peu visibles puis mieux affirmées, dont les conséquences et l'intérêt géographique sont notables.

Si nous nous limitons au pays traversé par le rail, nous pouvons schématiquement affirmer que trois groupes importants seulement se partageaient ces territoires vers 1922 : au Nord l'ensemble bakuba, au Sud, le complexe baluba, au centre les tribus luluwa (1). La situation ethnographique pouvait donc paraître simple. Encore serait-il possible de schématiser davantage et de n'envisager que deux groupes si l'on considère les Luluwa comme un rameau baluba différencié.

Pendant, la variété est grande. Elle est d'abord dans la présence de tribus qui viennent s'interposer entre ces groupes ou s'infiltrer au milieu d'eux. Les Bakete par exemple se disposent en deux noyaux ; l'un est situé au nord, l'autre au sud des territoires luluwa. Le noyau septentrional est assujéti aux Bakuba et l'habitation rectangulaire de panneaux tressés y est fortement apparentée à la case bakuba traditionnelle ; elle ne s'en distingue guère que par la présence d'une porte au lieu d'une fenêtre fermée par un store. Le groupe méridional par contre habite des cases carrées de pisé à toit de paille identiques aux cases baluba voi-

(1) Nous n'avons pas jugé commode de suivre les variations des noms selon les grammaires indigènes ; nous avons considéré les noms de peuples comme invariables.

sines. Pour autant évidemment que les deux tronçons « bakete » appartiennent vraiment au même peuple, la localisation des Bakete est curieuse et incite à la réflexion. Elle se retrouve chez d'autres peuples du Kasai, les Babindji entre autres, dont un petit groupe occupe un Secteur du Territoire de Dimbelenge alors que leurs principales tribus se trouvent plus au Sud, dans les territoires de Kazumba et de Luisa (1).

La variété est encore à l'intérieur même de chaque peuplade. Le terme Bakuba couvre un ensemble de clans suzerains, de clans alliés et de tribus vassales. Le groupe baluba est susceptible de subdivisions nombreuses ; la dénomination s'applique à des peuples qui couvrent la plus grande partie du Katanga jusqu'aux rives du Tanganika. La distinction entre Baluba du Kasai et Baluba du Katanga est trop fruste pour épouser de près la réalité. Nous distinguerons, dans le Lomami, les Baluba Samba et Baluba Shankadi (Territoire de Kamina), les Bena Kalundwe (Territoire de Kaniama) ; dans la partie méridionale du Territoire de Kanda Kanda, les Bena Kanioka ; dans les autres Territoires baluba du Kasai enfin les Baluba Bambo ou Baluba Lubilash.

Rappelons encore qu'en 1922 la situation ethnographique de la zone du rail était déjà sous l'influence de l'intervention européenne. Une petite chefferie basonge était établie au cœur du pays luluwa (voir plus haut) sans occuper cependant l'emplacement actuel. Autour du vieux Luluabourg, s'était développé un important noyau baluba. De nombreux Baluba se rencontraient encore parmi les autres peuplades, soit comme esclaves, soit comme anciens esclaves.

(1) Il s'agit peut-être en réalité de deux peuplades différentes.

II. Les traits généraux des modifications survenues depuis la construction du rail.

Il n'y a pas eu, nous l'avons déjà dit, de modifications très sensibles dans la répartition d'ensemble de ces peuplades. Les changements s'observent dans le détail et concernent surtout les limites des groupes. Les pénétrations de certains peuples dans des territoires voisins, apparaissent sous forme de taches dispersées ou de bandes allongées.

Le cas de la région de Luluabourg mérite d'être cité. Celui du Territoire de Mweka est d'un intérêt plus grand encore ; nous le traiterons plus loin. Dans le pays de Luluabourg on observe en effet une substitution massive de l'élément baluba au peuplement lulua dont le recul est manifeste ⁽¹⁾. La situation de Luluabourg a des origines déjà anciennes ; le phénomène a commencé dès le début de l'occupation européenne autour du vieux poste d'État et de la grande mission de Mikalayi. En 1909, les rapports officiels signalent la présence de centres importants de Baluba autour de Malandji, ainsi que celle de deux petites chefferies basonge. Ils mentionnent encore l'existence à proximité de trois chefferies d'anciens soldats et de travailleurs licenciés et une chefferie considérée en principe comme formée d'Angolais mais comportant en réalité une importante majorité baluba (1.300 contribuables sur un total de 4.500 ; certains sont des Bakwanga). La mission agglomère autour d'elle 4.500 hommes valides, soit une population de 5.000 personnes. Elle constitue un pôle d'attraction important pour les mécontents de toutes tribus. A l'heure actuelle, parmi les trois Secteurs du Territoire de Luluabourg, seul le moins peuplé est encore lulua (Secteur de Bakwa Kata-

⁽¹⁾ Ce serait également le cas, mais ici nous nous écartons quelque peu des régions qui nous intéressent directement, du pays de Tshikapa.

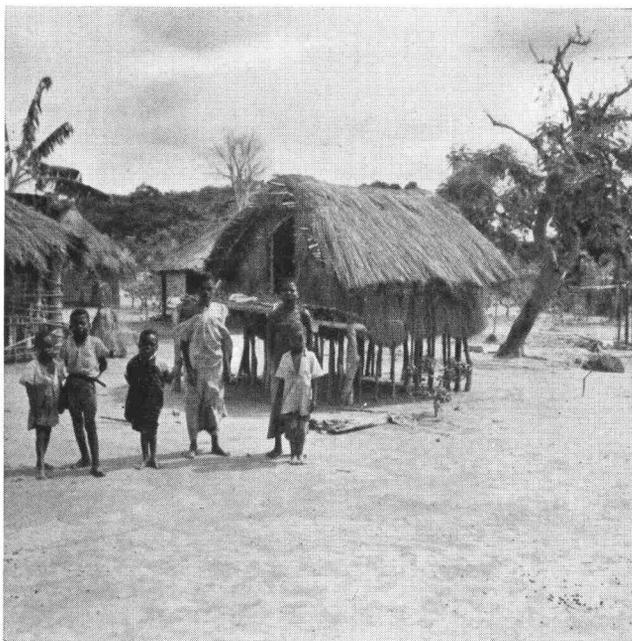


PHOTO 9. — Village de Kaniama. Un grenier sur pilotis. (Photo H. NICOLAÏ).

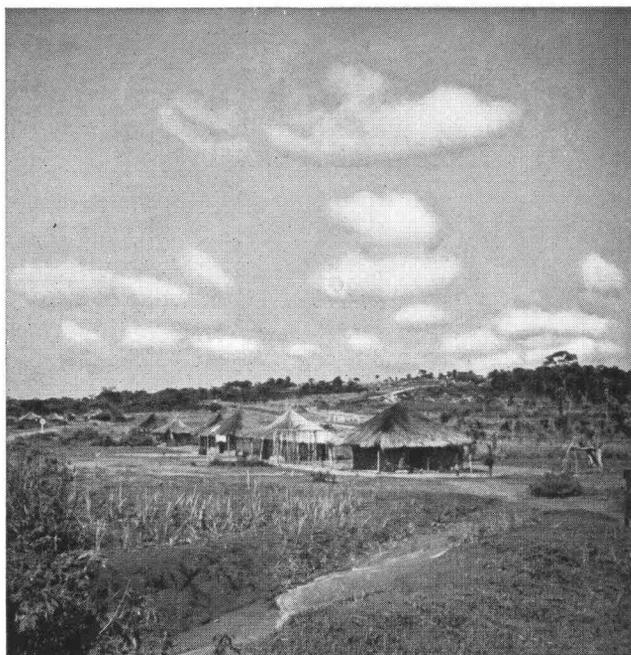


PHOTO 10. — Village baluba du territoire de Lulabourg au croisement de la voie ferrée et de la route. Les poutrelles blanches que l'on aperçoit entre les deux premières cases indiquent l'emplacement du passage à niveau. (Photo H. NICOLAÏ).

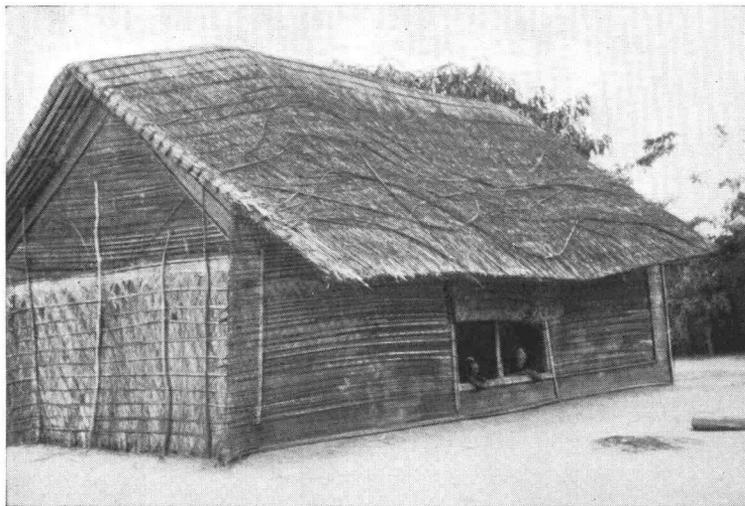


PHOTO 11. — Case du palais royal de Mushenge. Remarquer l'ornementation géométrique, la fenêtre fermée par un store qui tient lieu de porte; les petits côtés de la case sont en retrait sur les panneaux de la façade. (Photo H. NICOLAÏ).



PHOTO 12. — Palais de Mushenge. Case richement décorée. (Photo H. NICOLAÏ).

wa : 94 % de Lulua). Dans les deux autres Secteurs, les Baluba ont une majorité écrasante (Secteur des Baluba de Malandji : 94,6 % contre 2,9 % de Lulua ; Secteur des Baluba de Luluabourg : 82,8 % contre 14,4 % de Lulua). La cité indigène de Luluabourg de son côté compte 57 % de Baluba et 26 % de Lulua.

On retiendra de l'exemple du pays de Luluabourg que les germes des modifications déclenchées par l'établissement du rail existaient avant la construction. La présence du chemin de fer accentua le mouvement en le localisant dans des secteurs bien définis. En somme, beaucoup de ces germes se trouvaient au voisinage de tous les centres européens. Or, le chemin de fer va multiplier le nombre de ces centres, entraînant automatiquement le développement d'agglomérations extra-coutumières peuplées d'individus d'origines diverses et souvent lointaines parmi lesquels les Baluba seront prédominants.

La présence d'une route doublant la voie ferrée et, dans une certaine mesure, les avantages économiques d'une telle proximité ont concentré dans la bande du rail des villages autrefois très éloignés. Ces déplacements n'ont été que partiellement volontaires car dans beaucoup de cas ils ont eu lieu sous l'impulsion des autorités administratives. On ne peut dire cependant qu'ils aient modifié la répartition qualitative de la population, les villages se déplaçant souvent sur leurs propres terres. Parfois, des villages étrangers très éloignés ont été séduits par les diverses facilités commerciales et économiques de la zone du chemin de fer. La faible occupation de certains secteurs leur a permis de s'y installer sans difficulté. Grâce à cette pénétration toute pacifique, ils ont pu se fondre dans la masse autochtone et ont parfois reconnu l'autorité des chefs autochtones. Dans le Territoire de Kanda Kanda, le rail traverse le pays des Bena Kanioka. Or, dans la bande de route qui longe

plus ou moins fidèlement la voie ferrée, entre la Bushimaie et la Luilu, les Kanioka ne sont plus que 28 % de la population totale. On y trouve des Bakwa Kalonji (41 %) venus du Territoire de Bakwanga (c'est-à-dire des Baluba), d'autres peuplades (16 %) originaires du même Territoire, des Bena Tshiamba (8 %) des environs de Gandajika et enfin des villages d'origines diverses (11 %) ; tous ces immigrants paraissent jouir d'une très bonne démographie.

Au contraire, l'installation, à des centaines de kilomètres de leurs villages, de sujets isolés que leurs familles rejoignent ensuite, a parfois abouti à la constitution de noyaux étrangers importants qui contrastent si fortement avec les éléments autochtones qu'il a fallu reconnaître un statut administratif spécial à des communautés trop différentes des peuples qui les entourent. De nombreux cas de ce genre apparaîtront dans la région de Mweka.

Tandis que les Baluba ont trouvé dans le rail un moyen et une voie d'expansion, il est d'autres tribus qui se sont repliées sur elles-mêmes et n'ont pu utiliser ces avantages. Ainsi se trouve posé le problème des réactions différentes des diverses peuplades. Nous nous proposons de développer ici deux exemples de réactions opposées. Ils concernent les Bakuba et les Baluba. Si la présence du rail a été pour ceux-ci un facteur de progrès, elle a été sans avantage pour ceux-là, peut-être même leur a-t-elle nui.

III. Réactions différentes des Baluba et des Bakuba.

A. — Caractères généraux des Baluba et des Bakuba.

Le milieu physique dans lequel les Européens ont trouvé les peuplades baluba et bakuba n'était pas uniforme ; on peut reconnaître une opposition très nette

entre les territoires de ces deux peuplades. Le pays bakuba est très boisé ; la forêt — une variété marginale des grandes associations ligneuses équatoriales — forme de vastes massifs relativement compacts. La part des savanes est déjà très importante mais elle n'est pas suffisante cependant pour que l'on puisse avec certains considérer les Bakuba comme un peuple de savanes. Si l'on voulait utiliser une expression meilleure, c'est à celle de peuple de « lisières » qu'il serait préférable de recourir.

Dans les chefferies baluba au contraire, les formations boisées se cantonnent plus généralement dans les vallées. Le pays est une mosaïque de forêts, de savanes plus ou moins arborées et de steppes. Il est certes commode de qualifier les Baluba de peuple de savanes mais comme cette définition ne répond à la réalité que d'une manière assez lointaine, son intérêt est contestable. En somme, le milieu des Bakuba serait un peu plus forestier, le milieu des Baluba un peu plus découvert.

A première vue il ne semble pas que les conditions du milieu physique favorisent les uns plutôt que les autres, car ces conditions varient peu du domaine bakuba au domaine baluba. Il est donc inutile de rechercher dans les faits physiques la cause des réactions différentes observées chez les peuples considérés.

Mais les différences de civilisation sont considérables. Si Baluba et Bakuba sont connus tous deux pour avoir mis sur pied des empires, leurs systèmes politiques ne sont guère comparables, tant au point de vue de leurs techniques d'organisation que de leur efficacité.

LES BALUBA.

Les Baluba sont des Bantous à organisation patriarcale. Leur aire d'extension actuelle est très vaste et les régions qui nous intéressent plus spécialement n'en font qu'une partie. S'il est possible de reconnaître dans l'or-

ganisation politique baluba des familles électriques s'opposant pour l'exercice du pouvoir à des familles éligibles, c'est là une distinction très théorique qui ne caractérise de toute évidence que certains groupes. L'apparition de plusieurs empires dans l'histoire baluba pourrait témoigner d'une certaine puissance de cohésion. Mais une telle conclusion est trop rapide. Ces empires, instables dans l'espace et dans le temps n'ont pas réuni toute l'ethnie baluba. Le dernier d'entre eux, construction fragile d'un aventurier étranger cruel mais heureux dans ses entreprises, a été disloqué par la simple arrivée des Européens. Les peuples qui nous intéressent plus spécialement, à l'ouest de la Bushimaie, n'ont fait partie ni de l'empire de Kongolo ni de celui d'Ilunga Mbili ⁽¹⁾ et parmi ceux que nous envisageons dans notre étude à l'est de la Bushimaie, certains n'ont été intégrés que temporairement dans ces empires. Les Bena Lulua, les Baluba Bambo ou Lubilashi et les Bena Kanioka ont vécu à l'écart de ces organisations. Les causes des succès baluba ne devront donc pas être recherchées dans une quelconque supériorité de l'organisation politique. Elles résident dans la prolificité des familles, l'acceptation aisée des valeurs nouvelles proposées par les Européens, un sens assez avisé de l'agriculture commerciale et du commerce.

A l'heure actuelle, la présence des Baluba dans certains terroirs étrangers se marque par l'apparition de leurs caractéristiques cases carrées (photos 7, 8, 9 et 10). Ces cases ne représentent peut-être pas l'habitation traditionnelle, puisque les ethnographes du début du siècle nous décrivent des maisons en forme de ruches. Il semble cependant téméraire d'y voir une conséquence de l'action européenne. Les procédés de construction et la structure même de l'habitation plaident en faveur

⁽¹⁾ EDM. VERHULPEN, *Baluba et Balubaïsés du Katanga*. Anvers, 1936, 534 pages.

de son ancienneté. Cela ne veut pas dire nécessairement que son extension actuelle ne soit pas très récente. Il est certainement difficile de restreindre au groupe baluba la paternité d'une telle habitation. D'autres peuples du Kasai possèdent aujourd'hui des cases identiques ou très semblables.

La case baluba est une habitation carrée de pisé coiffée d'un toit de paille qui surplombe largement les quatre murs ⁽¹⁾. Ceux-ci s'élèvent généralement sur une modeste élévation artificielle haute d'une dizaine de centimètres. L'armature assez serrée est constituée de branches assemblées par des liens végétaux. Les poteaux verticaux sont plantés en terre et coupés ensuite à la hauteur voulue. On dispose alors les branches horizontales. Une structure du même type mais plus serrée encore soutient la paille du toit. L'indigène comble de pisé humide les espaces que laisse libres l'armature végétale. Pour la couverture, il dispose de deux sortes de paille ; selon la région le toit sera fait entièrement tantôt avec l'une, tantôt avec l'autre. Parfois les deux sont utilisées conjointement. Ainsi le capuchon du sommet sera obtenu en utilisant la qualité la meilleure, c'est-à-dire les chaumes fins et serrés de « dumba ». La toiture elle-même sera d'une paille plus grossière, le « sono », c'est-à-dire dans bien des cas les tiges d'une graminée très commune, l'*Imperata*. Elle déborde largement les murs et son armature s'appuie sur des poteaux plantés à quelque distance à chacun des quatre coins et entre les angles. Parfois la paille peut retomber irrégulièrement sur les

(1) La notion du plan carré n'est peut-être pas d'une vérité rigoureuse. Des voyageurs nous décrivent des maisons circulaires, d'autres des maisons à base carrée mais à toit conique. On peut affirmer que celles-ci ont à peu près disparu aujourd'hui. Le plan carré actuel ne paraît pas cependant une règle sans exceptions. Nous avons pour notre part relevé dans un village plusieurs cases de dimensions diverses dont le plan n'était ni carré ni rectangulaire mais octogonal (figure 10, page 70). S'agit-il là d'un type intermédiaire entre le plan carré et le plan circulaire, ou d'un type nouveau ?

bords mais souvent elle est soigneusement rognée. Le toit comporte ainsi quatre pans qui se réunissent au sommet avec un recouvrement plus épais sur les arêtes. Le raccord de ces pans à leur sommet n'est pas toujours identique. Dans les petites cases, ils se rejoignent en une touffe qu'enserme un lien. Dans les plus grandes, deux pans opposés se rejoignent en une courte brosse qui se dispose parallèlement à la façade principale (1).

La construction d'une case est l'œuvre de l'homme mais la dernière phase est réservée généralement à la femme qui enduit les murs d'un crépi ocre. Une telle maison ne comporte qu'une porte, parfois une fenêtre (figures 9 et 10). L'intérieur comprend souvent deux pièces dont l'une sert de chambre à coucher. Le mobilier est extrêmement sommaire : un lit ou une natte, des paniers, parfois un siège, quelques ustensiles. Une famille baluba dispose généralement de plusieurs bâtiments de type identique mais de dimensions variées. Un grenier peut être érigé à côté de l'habitation comme chez les Bena Kalundwe où il consiste en une petite case bâtie sur pilotis (photo 9). Au Kasai cependant, les aliments sont le plus souvent conservés à l'intérieur même de la case sur un plafond ou plutôt une claie formée de tiges tressées et assemblées. Disposés au-dessus de la pièce qui sert de cuisine, ils sont ainsi fumés. Une simple plate-forme montée sur quatre pieux devant la maison

(1) Selon P. DENOLF (*Aan den rand der Dibese, Zaire*, 4, 1950, p. 965-988) cette disposition serait plutôt caractéristique de la case lulua actuelle. Celle-ci présenterait tous les caractères de l'habitation baluba mais son plan serait rectangulaire. Le toit comporterait donc deux pans secondaires et deux pans principaux, ceux-ci se rejoignant en un faite couronné ou non par une crête continue ou discontinue de paille dressée. La maison lulua posséderait éventuellement une sorte d'antichambre. La forme carrée et la forme rectangulaire rappelleraient les plans respectifs des anciennes cases de ces deux peuples. La case carrée procéderait d'une habitation circulaire tandis que la case lulua traditionnelle aurait toujours été rectangulaire, les murs étant constitués entièrement de malala, c'est-à-dire de feuilles de palmier dans l'extrême nord des territoires lulua et de paille dans le sud.

est utilisée plus spécialement pour le séchage. Les carottes de manioc sont parfois exposées au soleil, alignées sur le toit même de l'habitation (photo 7).

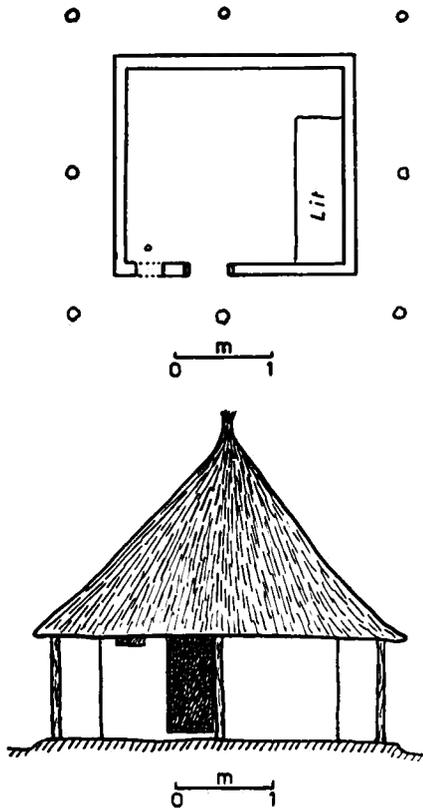


FIG. 9. — Plan et façade d'une petite case baluba (village de Katama Kamaie ; Territoire de Luluabourg). Toit à 4 pentes.

La case baluba s'élève sur une aire nettoyée. Très peu de végétation environnante si ce n'est un potager aux plantes très espacées et quelques palmiers (voir fig. 11). Parfois une petite haie basse de lantaniers entoure l'enclos avec un papayer, un bananier, un agrume. L'image de la maison baluba ne serait pourtant pas complète sans la silhouette décharnée de l'arbre-aux-

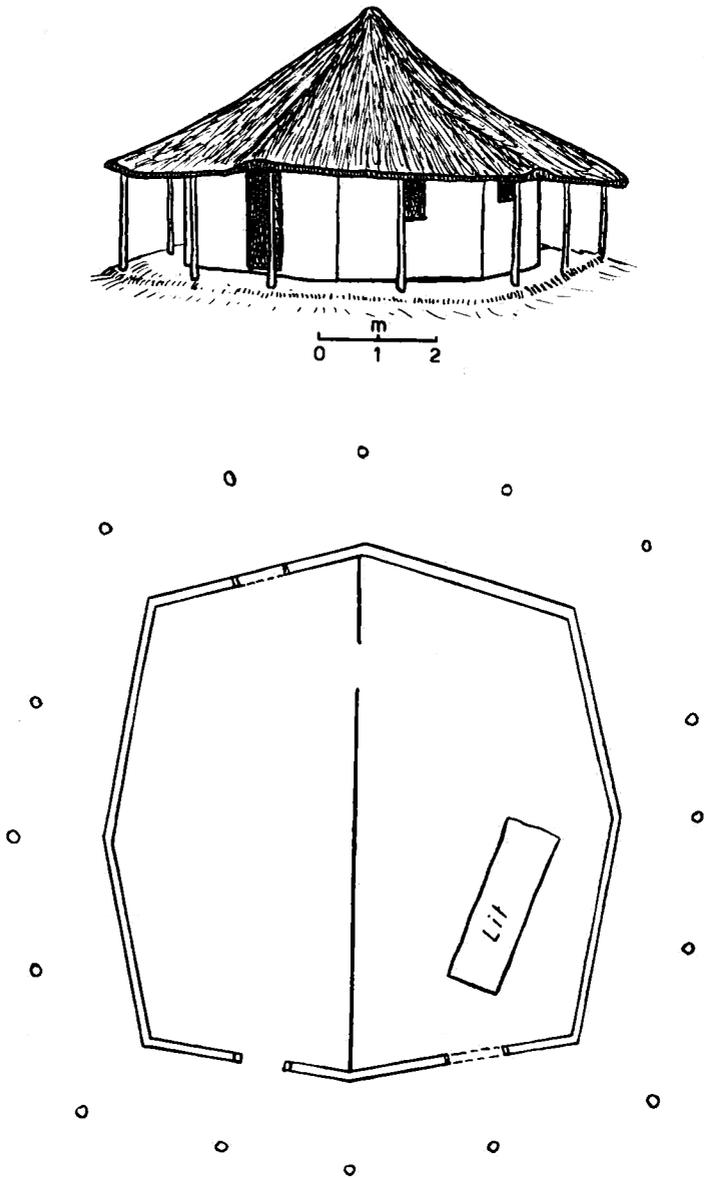


FIG. 10. — Vue générale et plan d'une grande case baluba (même village que la case de la fig. 9).

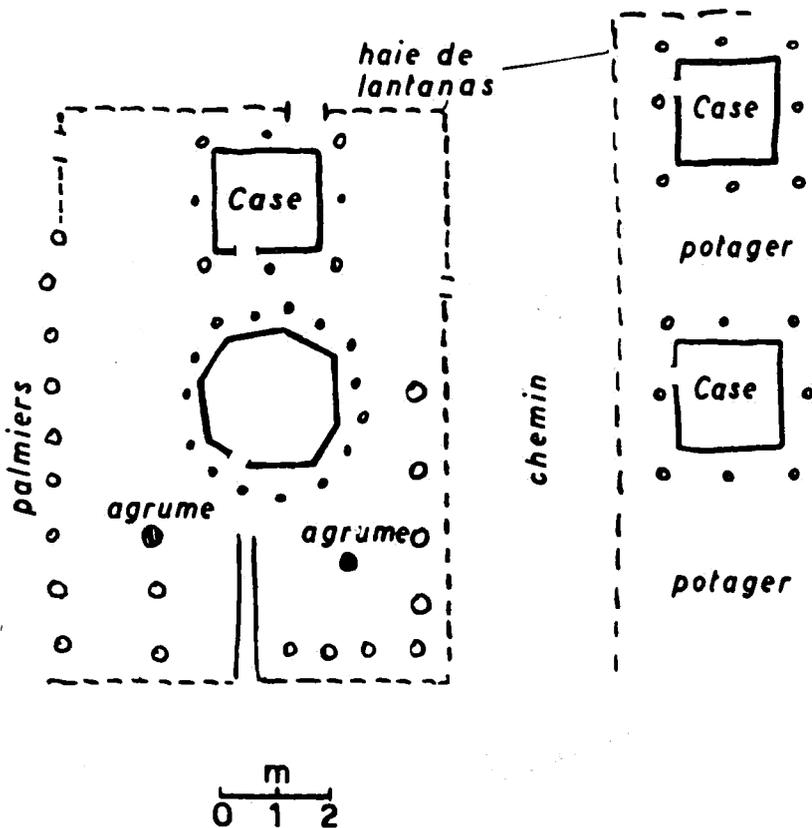


FIG. 11. — Plan général de la grande case et de son enclos.

esprits, un de ces multiples arbres aux vertus protectrices comme le « moabi » dont le tronc est d'un blanc très pur et les feuilles rares. Dans bien des cas enfin, quelques mètres en avant de la case, une ou plusieurs huttes coniques de cinquante centimètres de haut : les maisons des ancêtres où l'on vient déposer les offrandes (photo 8).

Les cases se disposent généralement de part et d'autre d'une route. Il est très possible que ce ne soit pas une situation traditionnelle mais le résultat de l'action euro-

péenne qui a rassemblé les villages sur les routes. Si l'on en croit le P. DENOLF ⁽¹⁾, les Baluba du Lomami auraient toujours établi des villages allongés s'étendant parfois sur de très longues distances mais où les familles auraient été séparées nettement les unes des autres, dans certains cas par plus d'un kilomètre d'intervalle. Par contre les Baluba du Kasai auraient été dispersés sans ordre au milieu de la savane. L'aspect actuel de leurs villages serait dans ce cas le fruit de l'intervention des administrateurs européens.

LES BAKUBA.

A l'inverse des éphémères constructions politiques baluba, le royaume bakuba est solidement constitué depuis plusieurs siècles et pourvu d'une organisation riche et stable. Il s'étend entre le Kasai et le Sankuru dans un pays de grands massifs boisés et de savanes. L'œil ne peut découvrir les vastes paysages vallonnés que lorsque le plateau est couvert de formations herbeuses. Ailleurs la végétation et le relief limitent étroitement le champ de vision. C'est donc dans une zone d'intense destruction de la forêt que s'exerce aujourd'hui l'agriculture bakuba qui se distingue par une préférence marquée pour la production du maïs. Cette céréale qui se plaît d'ailleurs dans les sols forestiers récemment défrichés semble avoir été ici la base de l'alimentation. Le témoignage des premiers explorateurs européens indique que le manioc était peu cultivé.

Les Bakuba ou plutôt les Bushongo ⁽²⁾, puisque le terme Bakuba est un mot baluba repris par les Européens, ne sont pas une peuplade homogène. Ils résultent

⁽¹⁾ P. DENOLF, *op. cit.*

⁽²⁾ A vrai dire, il semble plutôt que le terme Bushongo désigne le clan dominant ; Bushongo de plus désignerait une contrée (Bashi Bushongo = les gens de Bushongo).

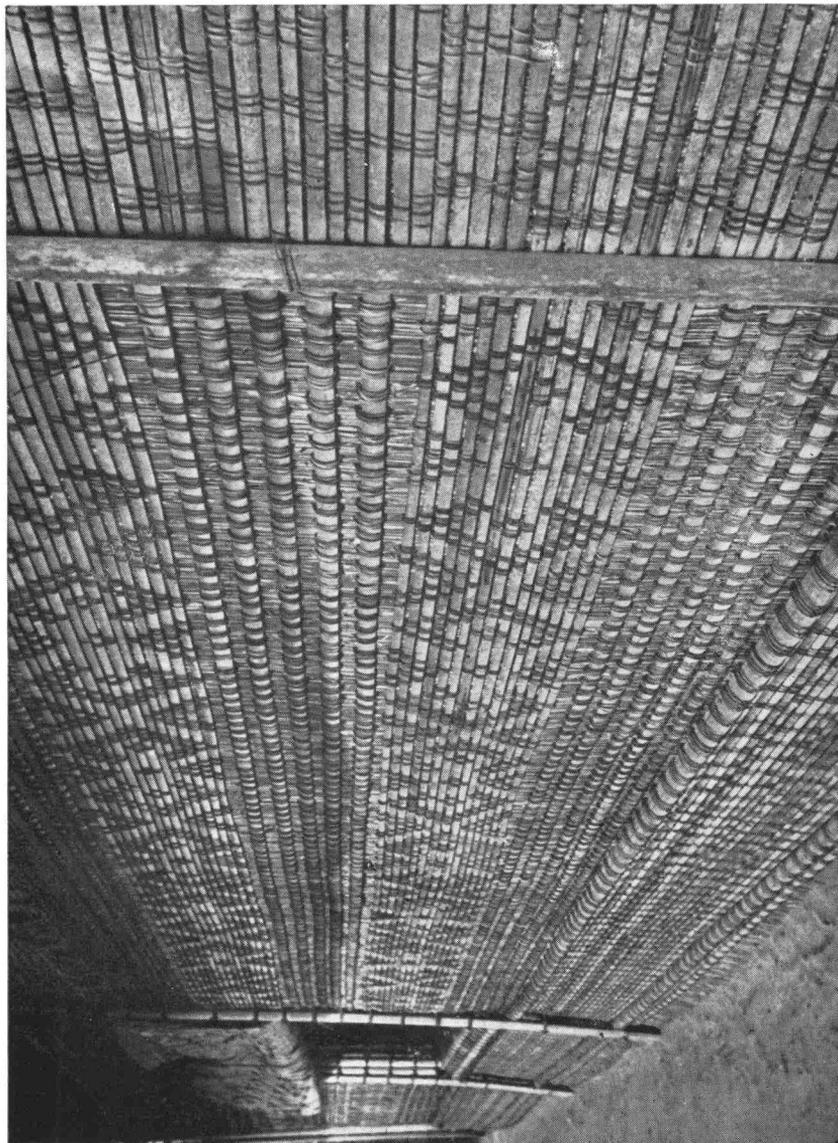


PHOTO 13. — Détail de la case reproduite sur la photo précédente. Le cliché montre clairement comment sont obtenus les motifs géométriques de la façade au moyen de lattes de palmier et de fibres végétales colorées. (Photo A. SCOHY-Congopresse).

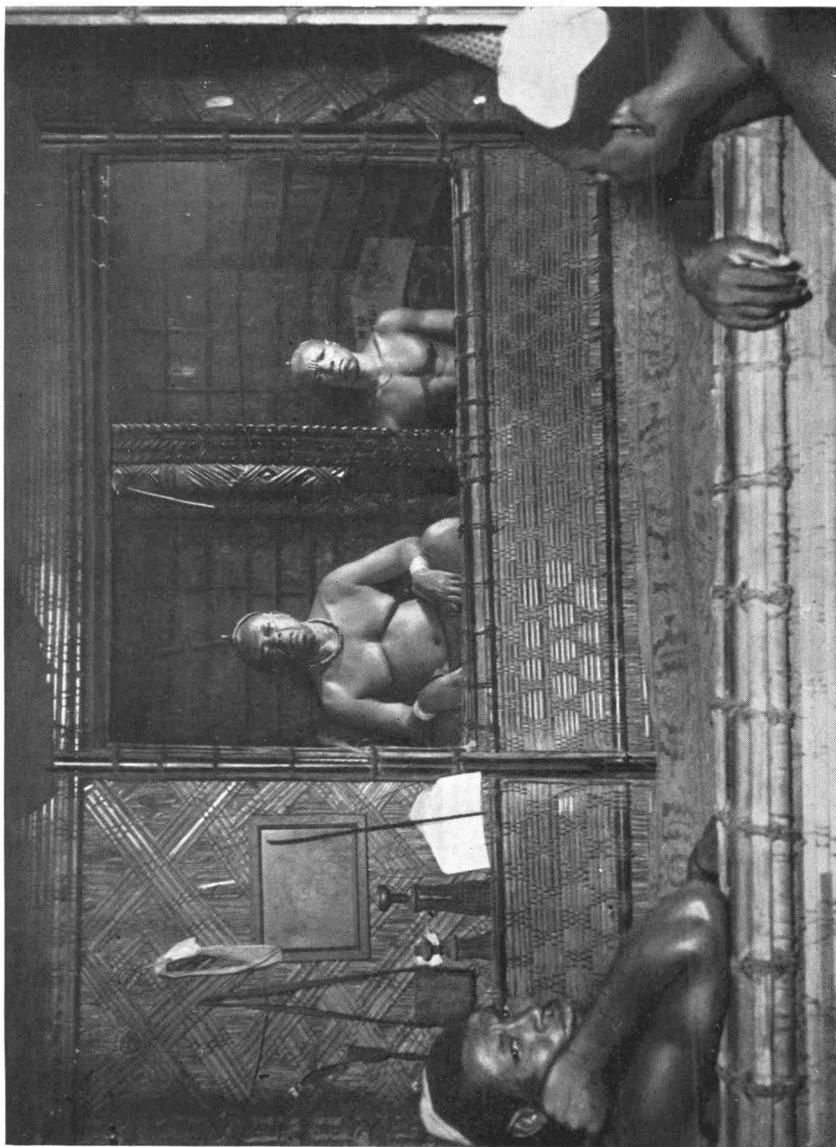


PHOTO 14. — L'habitation du roi bakuba. Elle se trouve en réalité à l'intérieur d'une case plus grande dont on aperçoit le rebord de la fenêtre à l'avant-plan. Au fond à gauche, le souverain actuel. Remarquer les coiffures des personnages à l'avant-plan : chapeaux de raphia maintenus par une épingle ornée d'une clochette. (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).

certainement de la superposition à un fond semi-bantou d'une couche d'envahisseurs bantou apparentés aux Mongo qui ont imposé leur dynastie et réussi l'unification et la fusion de cet ensemble ⁽¹⁾. A l'inverse des Baluba, l'organisation est matriarcale. L'ignorance de ce système juridique a suscité quelque difficulté lors de la succession du dernier roi quand certains Européens soutinrent — d'ailleurs de bonne foi — la candidature du fils aîné contre celle de l'héritier coutumier véritable qu'il fallut pourtant reconnaître par la suite.

L'organisation politique bakuba est très délicate et assez raffinée. Elle comprend une hiérarchie précise de fonctionnaires et une division très poussée des diverses tâches. Le royaume est divisé en provinces ; chacune d'elles a son gouverneur et un représentant à la cour. Les grands « Kolomo », c'est-à-dire les grands fonctionnaires, exercent une influence importante et limitent ainsi le pouvoir théoriquement absolu du souverain. Mais nous n'insisterons pas sur cet aspect que des ethnographes ont déjà décrit longuement et auxquels nous renvoyons nos lecteurs ⁽²⁾.

Le roi des Bushongo, Lukengo comme disent les Baluba et les Européens, le Nyimi comme l'appelle son peuple, réside dans un village particulier qui est la capitale officielle de l'État, *Mushenge* c'est-à-dire « la résidence ». Par ses fonctions, *Mushenge* est presque une ville. Le Nyimi, qui est un grand chef polygame, y habite avec ses nombreuses femmes — de 300 à 600 aujourd'hui encore — et avec ses notables. Des artisans, des tail-

(1) J. M. JADOT, Le miracle bushongo. Contribution à la philosophie et à l'histoire de l'art mélanien au Congo belge. *Les Vétérans Coloniaux*, Bruxelles, 19^e année ; n° 9, sept. 1947, pp. 3-11.

(2) Une littérature abondante a été consacrée aux Bakuba. Cependant elle n'ajoute pas d'éléments vraiment neufs au travail déjà ancien mais toujours valable de Torday et Joyce (TORDAY et JOYCE, Notes ethnographiques sur les peuples communément appelés Bakuba ainsi que sur les peuplades apparentées. *Les Bushongo. Annales du Musée du Congo Belge*, in-4°, D, série IV, t. 2, 1911).

leurs, des forgerons, des sculpteurs travaillent pour la cour tandis que de petits villages situés à quelque distance assurent le ravitaillement. L'emplacement de Mushenge varie avec le roi. A la mort du souverain, son successeur choisit un nouveau site et y établit sa résidence. En réalité il ne s'agit pas d'une nouvelle construction ; on déplace simplement les cases car celles-ci, faites de panneaux assemblés sont démontables.

Le voyageur qui traverse Mushenge ne se rend peut-être pas suffisamment compte qu'un plan précis en a dominé l'arrangement. Il y a de vastes rues, des ruelles, des cours et des places. Un grand espace rectangulaire, qui sert pour les fêtes, mène au palais, encadré par des palissades au-dessus desquelles s'aperçoivent les toits des habitations. Le palais est un assemblage de cours, de cloisons et de rues dont chacune porte un nom souvent symbolique. Un proverbe désigne chaque case. La visite de Mushenge révèle maintes scènes pittoresques : les forgerons travaillant sous leur abri, les tailleurs royaux assis en demi-cercle dans la pénombre d'une case dans le cadre de la fenêtre rectangulaire qui troue la façade ouvragée.

La décoration des cases témoigne d'un sens artistique aiguisé. Les cases royales sont particulièrement belles mais les habitations ordinaires ne sont pas dépourvues de recherche. La case bakuba est une habitation rectangulaire avec un toit à deux pentes (fig. 12 ; photos 11 à 16). Elle est faite de cinq ou six panneaux en matériaux végétaux. Quatre panneaux verticaux dont les plus larges débordent souvent sur les parois latérales constituent les murs. Ces panneaux sont formés d'une charpente sur laquelle sont attachées des feuilles de palmier coupées à dimension, tressées et liées, le *malala*. Des lattes de palmier ou de bambous sont disposées horizontalement. Le toit est formé de deux éléments du même type à moins qu'il ne soit constitué d'un simple

panneau plié ; pour sa construction on utilise de préférence les feuilles de palmier de marais posées entre deux jeux de lattes.

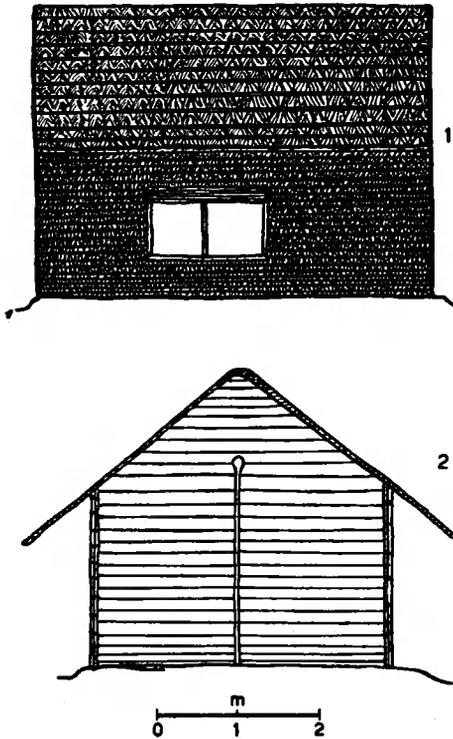


FIG. 12. — Case bakuba populaire (Mushenge).
1. Vue de face. — 2. Vue de côté.

Il n'y a pas de porte mais une sorte de grande fenêtre encadrée de bambous et plus large que haute. Il faut donc enjamber un seuil élevé et capitonné par un bourrelet pour pénétrer dans l'habitation. L'on clôt la case en déroulant un store fixé à l'extérieur au-dessus de l'ouverture.

La disposition des feuilles de palmier constitue déjà en soi une sorte de motif tressé fort décoratif dans sa simplicité. Mais le Bakuba pousse plus loin encore l'ornementation extérieure de sa case. Il recouvre les panneaux

par des lattes blanches de palmier qu'il attache avec un lien végétal noir : le nkanga ; la disposition du nkanga lui permet d'obtenir un dessin géométrique. (fig. 13 et 14 ; photo 13).

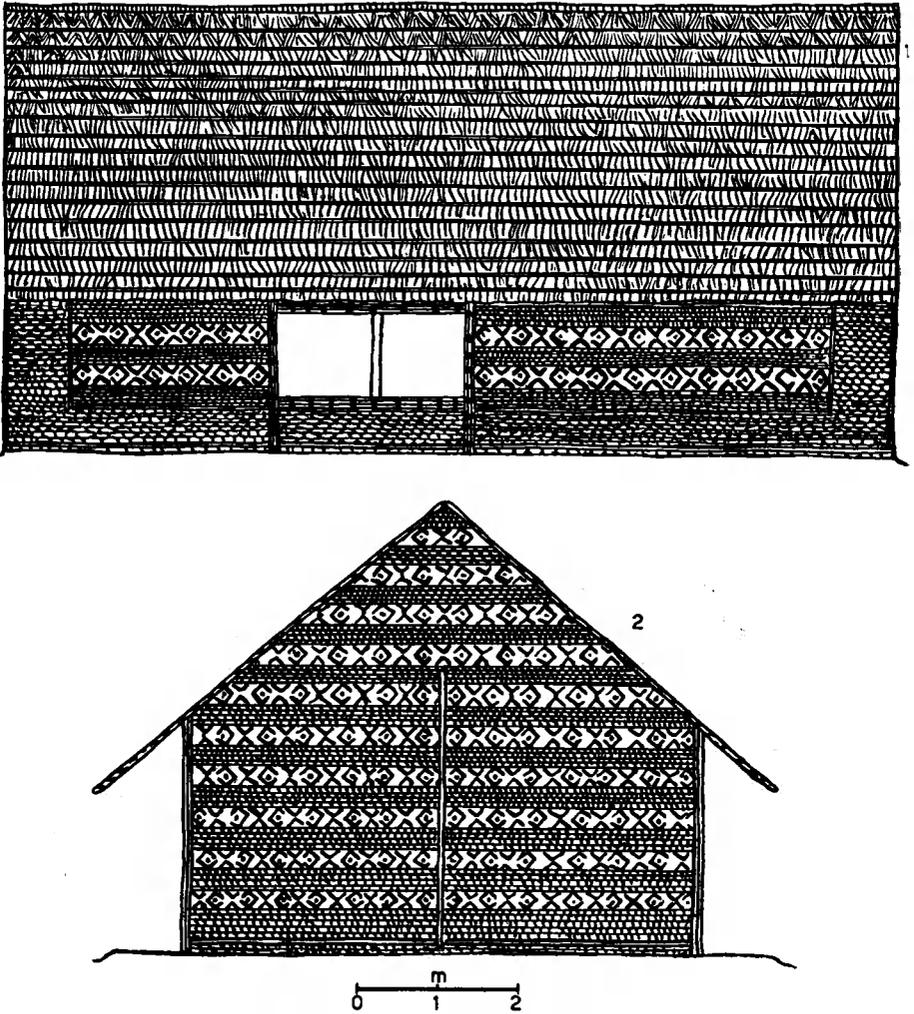


FIG. 13. — Case du palais royal richement décorée.
1. Vue de face. — 2. Vue de côté.

Les cases du palais royal sont décorées de cette manière et le motif peut être parfois très compliqué (fig. 14 ; photos 11, 12, 13, 14). Elles se distinguent des

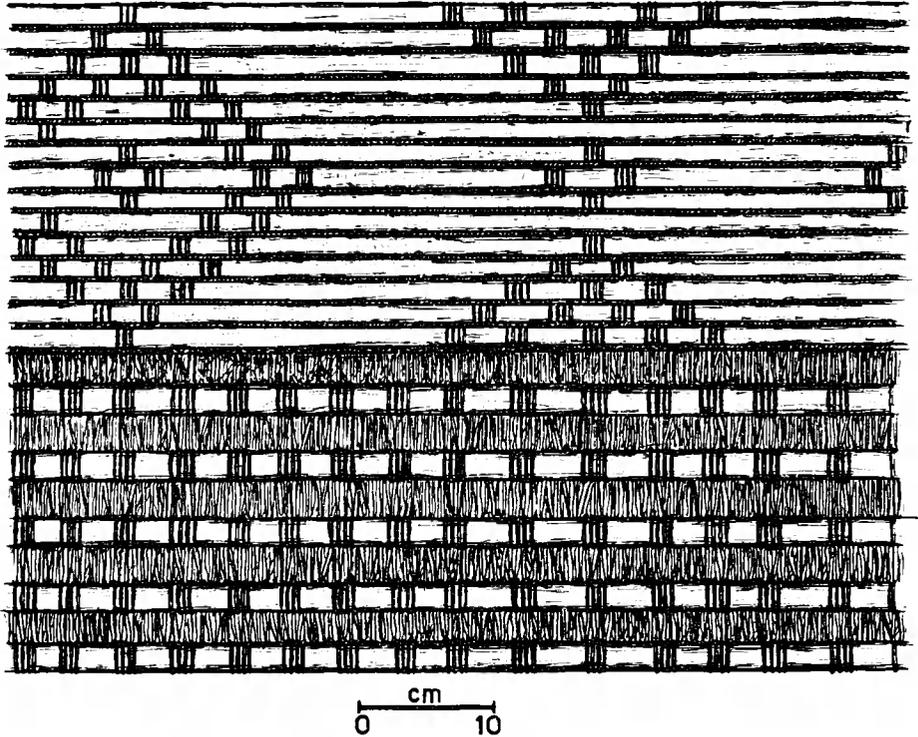


FIG. 14. — Détail des motifs géométriques de la paroi latérale (voir photo 13 et figure 13).

cases ordinaires par des dimensions plus vastes et par une ornementation géométrique plus raffinée. Elles comptent certainement parmi les plus belles habitations de l'Afrique noire. Celle du roi étonne par sa décoration intérieure. Elle comprend deux pièces. Dans l'une se trouve le lit royal qui est la reproduction réduite d'une case richement ornée de motifs tressés et de panoplies de flèches et de couteaux de chasse et de parade (Photo 14).

Mushenge présente un grand développement de palissades qui ne se rencontre pas dans les autres villages du pays. A l'heure actuelle, seuls certains chefs ont le droit de clôturer l'emplacement de leurs cases ; seul le bakumu, le chef qui porte comme insigne distinctif la plume d'aigle, peut avoir un lupangu c'est-à-dire un enclos carré ⁽¹⁾.

Ainsi le palais de Mushenge témoigne à tout instant de préoccupations esthétiques des Bushongo. L'art Bakuba est aujourd'hui de réputation universelle ; les effigies royales de bois sculpté sont particulièrement connues ainsi que les tissus de raphia brodé (velours du Kasai). Selon certains, cet art de cour royale apparaîtrait comme le fruit d'une rencontre entre deux fonds très différents : une peuplade mongo aristocratique et raffinée d'une part et des peuples semi-bantous pourvus déjà d'une certaine tradition artistique d'autre part ⁽²⁾. Il s'agit en tout cas de l'activité artistique la plus poussée et la plus originale de l'Afrique centrale.

Le peuple Bakuba a mis au point une civilisation raffinée et traditionaliste. Les Bushongo conservent la mémoire d'une longue histoire ; un fonctionnaire du palais, le Moaridi, a dans ses attributions la relation des événements anciens et des règnes successifs. Il les enseigne ou plutôt les enseignait aux enfants nobles devant les statuettes royales rangées dans une case. Les Bakuba conservent notamment la mémoire d'un grand roi, Shamba Bolongono, qui fit régner la paix, interdit l'usage de plusieurs armes et introduisit le tissage du raphia, la broderie des tissus et le jeu de lela.

(1) Il faut noter que d'autres tribus de la région possèdent des enclos de panneaux de malala englobant un groupe de maisons avec une petite cour intérieure ; on en rencontre dans certains villages bakete ; le village bakele de Mangongo en est aussi un bon exemple (voir photos 17 et 19).

(2) J. M. JADOT, *Le miracle bushongo*, *op. cit.*

B. — L'aspect actuel du pays bakuba.

Le voyageur qui suit aujourd'hui la ligne du chemin de fer chercherait en vain l'aspect typique des villages bakuba et leurs maisons de panneaux végétaux. Les agglomérations de la route sont le plus souvent des villages baluba ; les cases carrées au toit d'herbes sèches se mêlent à des habitations rectangulaires coiffées de « malala ». Dans l'interpénétration de ces deux éléments, très caractéristiques aux environs de Port-Francqui (où certaines maisons rappellent aussi les cases bashilele), c'est le modèle baluba qui l'emporte.

Le centre commercial de Domiongo par exemple (Km 1.007 du B. C. K.), près de la petite huilerie de la Compagnie du Kasai, est du même type que les agglomérations de pisé que le voyageur a pu rencontrer le long de la voie ferrée depuis le Katanga. Le vieux Domiongo par contre, un peu à l'écart, est resté bakuba et conserve ses maisons traditionnelles alignées sur deux files autour d'une vaste place rectangulaire.

Le Territoire de Mweka porta jusqu'à ces dernières années la dénomination de Territoire des Bakuba. Cette appellation a dû être abandonnée car il a fallu reconnaître des enclaves où prédomine l'élément étranger. Ces Secteurs très morcelés entourent Domiongo, Kakenge et Mweka et s'allongent en bordure des routes qui relient ces postes les uns aux autres et à Luebo. On peut en somme considérer qu'en bordure des deux routes qui forment un grand T au cœur du Territoire, celle qui longe le rail et celle qui mène à Luebo, la proportion des Bakuba est devenue très faible. Ils ont abandonné ces parages aux étrangers. Une carte a été dressée en 1951 pour délimiter les aires non peuplées d'autochtones. Elle est extrêmement significative (Figure 15) en montrant dans ces zones l'effacement récent et quasi total des Bakuba.

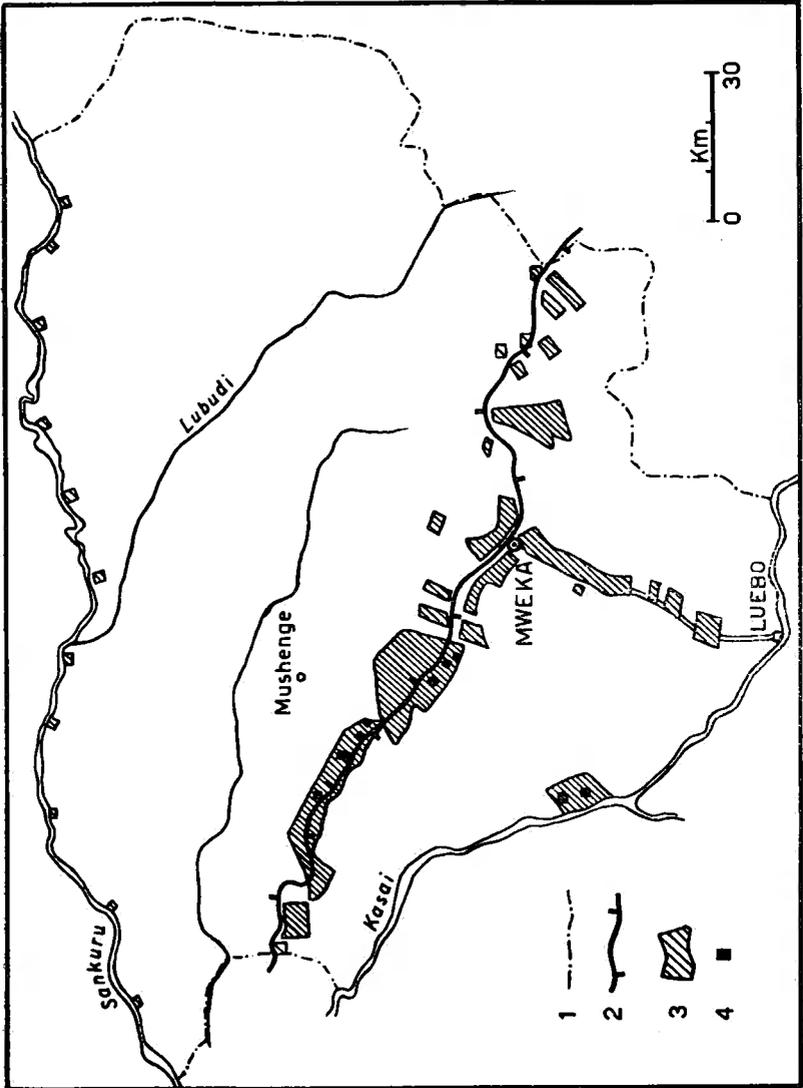


FIG. 15. — Répartition des peuplades non autochtones dans le Territoire de Mweka. Remarquer leur étroite localisation le long des voies de communication (le rail, la route de Luebo, les rives du Kasai et du Sankuru).

1. Limite du Territoire. — 2. Chemin de fer. — 3. Zone occupée par des immigrants. — 4. Surfaces encore occupées par des villages bakuba mais isolées au milieu des secteurs étrangers.

On peut affirmer sans crainte que cette situation est postérieure à la création du chemin de fer. L'exploitation forestière et l'énorme scierie de Kakenge datent de 1931, le centre administratif de Mweka ne s'est développé qu'après 1922, le chef-lieu du Territoire se trouvant autrefois à Mushenge ; quant à Domiongo il est évident que l'usine actuelle n'a été créée qu'après le passage du rail. A vrai dire les débuts de la pénétration baluba sont plus anciens. Elle commença sous la forme d'agents baluba au service de compagnies européennes : acheteurs d'huile ou de fruits de palme, acheteurs ou récolteurs de caoutchouc, tous empreints d'ailleurs d'un certain sentiment de supériorité vis-à-vis des Bakuba. Leurs exactions furent même à l'origine d'une révolte bakuba au début du siècle (en 1904). Lukengo se plaignait en 1910 :

« Du développement des centres baluba de Luebo, de Gallikoko et d'Ibanche — nés autour de missions protestantes — qui échappent ainsi à son autorité, et dont les habitants molestent souvent ses sujets, les traitant avec mépris comme des gens non civilisés » (1).

A ce moment déjà, en 1912, il fut question d'isoler dans le Territoire des chefferies non autochtones dont 3 baluba, 1 lulua et 1 basonge, toutes aux environs d'Ibanshe. Ainsi les germes de l'immigration baluba furent jetés longtemps avant la construction du chemin de fer mais c'est dans la suite seulement que le mouvement prit toute son ampleur.

Les faits sont actuellement les suivants : sur une population totale de 112.969 habitants en 1951, le Territoire de Mweka compte 85.719 personnes soit 75,9 % relevant de la chefferie bakuba et 27.250 étrangers soit 24,1 % dont 26.305 dans la région du rail et de la route de Luebo.

(1) Archives de Luebo qu'avait bien voulu nous communiquer M. PIERROT, chef du district de Luebo.

C. — L'expansion baluba.

Recherche de ses causes et de ses processus.

Le territoire de Mweka offre donc aujourd'hui l'exemple de deux réactions opposées devant l'intervention européenne : le recul bakuba et l'expansion baluba. La pénétration baluba le long de la voie ferrée apparaît très nettement sur la carte ethnographique (Fig. 8) et sur l'esquisse linguistique du P. DENOLF ⁽¹⁾. Les populations autochtones paraissent très sensibles à cette pénétration et à son moyen d'expansion ; les Bangongo, clan oriental des Bakuba, parlent des « Baluba du chemin de fer » ⁽²⁾. La carte du P. Denolf met encore en évidence d'autres taches baluba d'occupation récente. Certaines datent déjà du début de la colonisation comme celles qui entourent Luebo, Djoko Punda, Demba, Luluabourg, Lusambo et Saint-Trudon. Dès 1912, des instructions sont envoyées à l'administrateur du Territoire de Luluabourg pour tenter d'empêcher les Baluba de se rendre vers Luebo car à ce moment c'est par bandes qu'ils viennent s'y installer sans autorisation. D'autres taches sont encore plus récentes et se sont formées après 1922, parfois même après 1925. En 1922 déjà certains estiment que le territoire des Bakuba (Territoire de Mweka) semble devenir un immense refuge de vagabonds baluba, luluua et batetela. Cette année là, 5.000 d'entre eux furent enregistrés à Mushenge.

Dans le Territoire de Luluabourg, les Baluba l'emportent aujourd'hui de très loin sur les occupants traditionnels luluua. Or en 1910 encore, la partie orientale du Territoire, d'ailleurs peu peuplée, ne comprenait que des Luluua ; ils se retirèrent vers le sud devant l'afflux baluba. Le tshiluba se parle tout le long du chemin de

⁽¹⁾ P. DENOLF, *Linguistische schets van het gebied tussen de Kasai en de Lomami, Zaïre*, 1951, pp. 55-58.

⁽²⁾ P. DENOLF, *Arme bakuba, Kongo Overzee*, XVIII (1952), 4, pp. 338-399.

fer, du Katanga à Port-Francqui, avec accessoirement le kiswahili. Dans la partie méridionale du Territoire de Dibaya, en secteur bakete, il s'emploie en bordure du rail alors qu'à quelque distance la population use du tshikete.

En plus de l'usage généralisé de la langue, la dispersion baluba se trouve concrétisée par le grand développement de la case carrée que l'on rencontre d'un bout à l'autre du chemin de fer, mêlée parfois dans les territoires septentrionaux à des habitations autochtones. Ce type a été adopté dans les centres commerciaux, les camps des entreprises européennes et les quartiers urbains. Les nombreux « cottages » de cantonniers qui s'égrènent le long du rail à intervalles réguliers, comprennent chacun une dizaine d'habitations bâties sur le même type (photo 19).

* * *

Il est du plus grand intérêt de rechercher les causes de l'expansion étonnante des Baluba. Certaines distinctions s'imposent cependant au seuil de ces considérations. Le mouvement n'a intéressé que certains groupes baluba et particulièrement ceux dont la population était la plus dense, c'est-à-dire les tribus du Kasai. Les Baluba du Lomami, d'ailleurs peu nombreux, n'ont pas participé dans la même mesure à l'expansion. La réaction la plus vigoureuse a été celle des Baluba Bambo.

Certains observateurs affirment que l'expansion contemporaine des Baluba n'est qu'une manifestation nouvelle de la grande mobilité que ce peuple avait montrée dès avant l'arrivée des Européens. L'instabilité baluba était due à de fréquentes discordes à l'intérieur des tribus, discordes qui conduisaient certaines familles à émigrer. Parvenus dans les terres d'exil, les groupes émigrés se regroupaient grâce à une très forte solidarité

ethnique baluba. Comme les Grecs de l'antiquité, les Baluba se déchiraient dans des luttes civiles, sans cesser pour autant de reconnaître leur appartenance au même peuple.

D'autres voient dans la mobilité baluba la conséquence d'un long passé de troubles et d'esclavage. Il est certain que le peuple baluba a dû fournir un lourd tribut au trafic des Arabes et des Batshok. Le manque d'armes à feu le rendait particulièrement vulnérable aux fusils à pierre ou à piston des négriers. De plus, de nombreux esclaves baluba se rencontraient dans les pays voisins, par exemple chez les Bushongo. On pourrait donc considérer la réaction baluba comme celle d'un peuple autrefois dominé, libéré par les Blancs et n'ayant rien à perdre ni à abandonner en se mettant à leur service. Nombreux furent les esclaves que les missionnaires rachetèrent au début de la colonisation et qui formèrent souvent les noyaux des énormes villages accrochés aujourd'hui aux missions chrétiennes. Deux choses importantes semblent résulter des précédentes remarques : 1^o malgré leurs vicissitudes, les Baluba conservaient leur personnalité, 2^o au moment de l'arrivée des Européens les Baluba ne formaient pas un corps politique apte à s'opposer, ne fût-ce qu'en esprit, à l'action européenne.

On peut rechercher d'autres explications dans le caractère même de la peuplade. Le Baluba présente une certaine souplesse d'adaptation et un certain sens commercial. « Le Baluba du Kasai est débrouillard, palabreur et surtout commerçant », note E. Verhulpen. « Il organise spontanément des marchés où l'ordre règne sans qu'il soit nécessaire à l'Européen d'intervenir » (1). Des amateurs de comparaison en ont fait un « Juif du Kasai ».

(1) VERHULPEN EDM., *op. cit.*

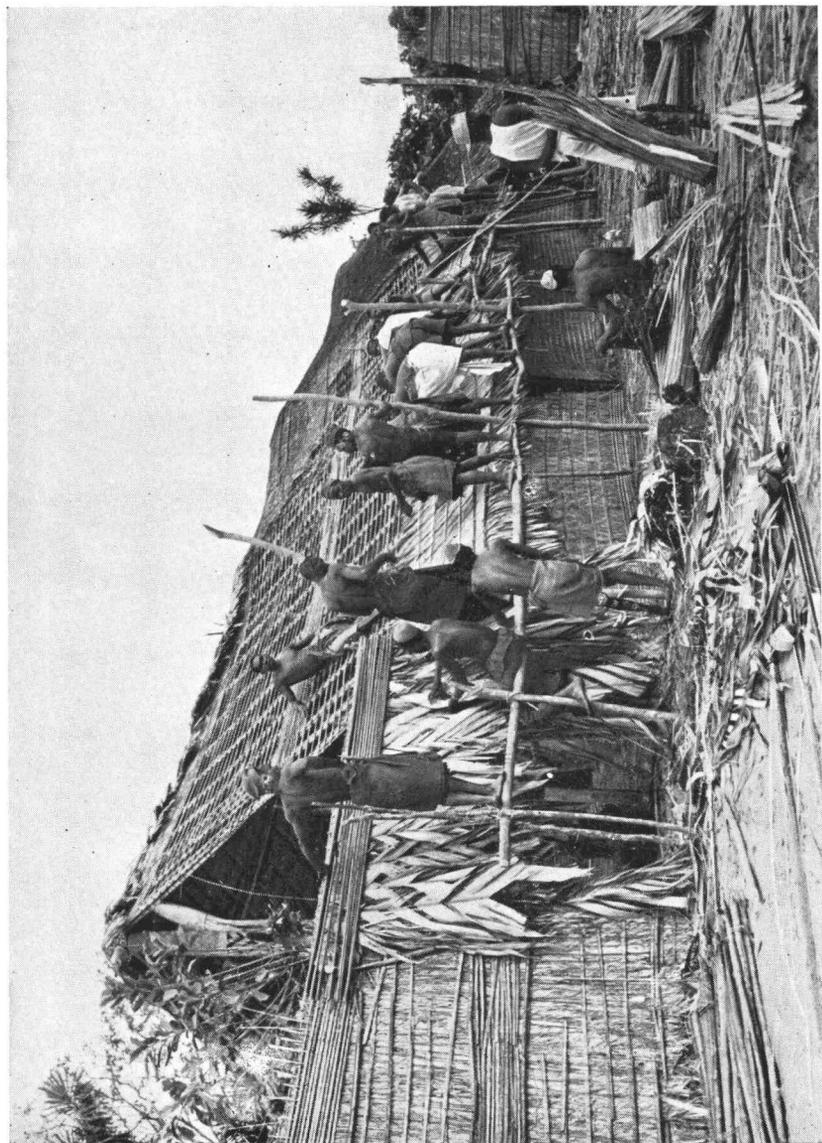


PHOTO 15. — Construction d'une case à Mushenge. (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).



PHOTO 16. — Une rue de Mushenge. Les cases des épouses du roi. (Photo J. JACQUES).

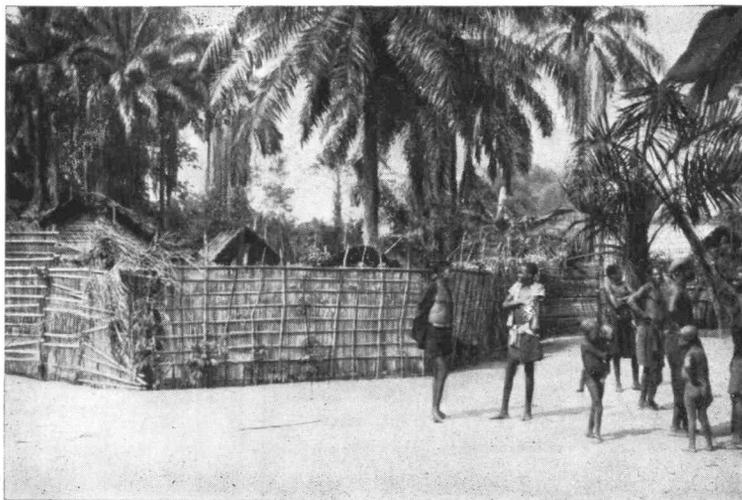


PHOTO 17. — Village bakele de Mangongo (limite occidentale du territoire de Mweka). Enclos palissadés. (Photo H. NICOLAÏ).

Un grand connaisseur des Baluba, Mgr De Clercq, estimait qu'ils sont très dociles à se laisser instruire et jusqu'à un certain point, à se laisser former le caractère (1). Certains observateurs déplorent cependant les conséquences de cet état d'esprit : une trop grande servilité et une absence de fierté.

En tout cas un fait est évident : quels que soient ses motifs, le Baluba s'est mis très tôt au service des Européens. Dès lors, les conséquences de cette attitude s'enchaînent et prennent une importance de plus en plus grande. Un fait, une inflexion modeste à l'origine, va avoir de grandes conséquences. Il va se créer en effet une tradition de recrutement parmi les populations baluba. Le Kasai a fourni en main-d'œuvre les compagnies du Katanga tout en donnant un nombre important de travailleurs aux exploitations de la Forminière. La grande majorité des travailleurs B. C. K. sont baluba. Automatiquement, les Baluba seront favorisés au point de vue de la formation professionnelle.

C'est le même processus qui s'est produit dans le domaine de l'instruction proprement dite. Les missionnaires catholiques et protestants ont recruté un grand nombre d'adeptes dans le Kasai. L'influence de certaines missions comme celle de Mikalaie a été considérable. Elle attira d'abord une importante population baluba aux environs. Elle forma un grand nombre de Baluba dans ses écoles et les envoya dans les postes de l'intérieur comme auxiliaires pour aider à la formation de nouvelles missions. Elle forma encore les nombreux clercs dont eurent besoin les entreprises européennes et les administrations. Ainsi les premiers clercs et les premiers auxiliaires des missions furent des Baluba. Aujourd'hui, un grand nombre d'employés de l'adminis-

(1) Mgr AUG. DE CLERCQ, L'attitude des Baluba vis-à-vis de la pénétration des idées européennes. *Bulletin des Séances, Institut Royal Colonial Belge*, 1931, pp. 46-51.

tration sont baluba même dans des Territoires que leurs tribus n'occupent pas ; ce qui n'est pas sans déplaire parfois aux autochtones. On peut être assuré de rencontrer des Baluba dans tous les postes européens et dans les centres commerciaux. Si l'on ajoute à tout cela le parti que les Baluba peuvent tirer des petits trafics indigènes de toutes sortes, on ne s'étonnera pas de les voir peupler aujourd'hui la zone du rail où leurs produits agricoles de plus sont assurés d'un débouché aisé.

Leur expansion dans le pays bakuba est très instructive. Laissons de côté la première phase, cette infiltration dont nous avons déjà parlé plus haut ⁽¹⁾ et voyons plutôt ce qui s'est passé pendant et après la construction du chemin de fer. A ce moment il ne fut pas question d'embaucher de la main-d'œuvre bakuba ⁽²⁾. Il fallut donc recruter des travailleurs dans d'autres régions du Kasai : pays de Lusambo, de Luluabourg, de Dibaya. Certains d'entre eux ne retournèrent pas dans leur village au terme de leur contrat et s'installèrent soit individuellement soit généralement par petits groupes près du rail, conscients sans doute de l'avantage économique que leur procurerait cette proximité et certains aussi d'y trouver des sols forestiers encore fertiles. Ils défrichèrent la forêt puis firent venir leur famille de leur pays d'origine. Ces petits groupes s'accrurent ainsi jusqu'à la constitution de véritables villages. Parallèlement se développèrent les centres de Mweka, de Kakenge et de Port-Francqui.

Une telle pénétration ne manque évidemment pas de susciter de délicats problèmes fonciers puisque ces étrangers sont établis sur des terres bakuba. Jusqu'à présent les Bakuba se sont accommodés assez philosophiquement de cette colonisation ; mais le problème se trouve aujourd'hui aggravé par la ruine agricole

(1) Voir ci-dessus, p. 81.

(2) Cf. le chapitre 1^{er}.

progressive de la bande du rail, dévastée par l'intense production vivrière baluba tournée vers l'exportation du maïs. De nouvelles terres seront bientôt nécessaires que l'on devra encore enlever aux Bakuba.

Si nous résumons le phénomène baluba, nous pouvons conclure qu'il a suffi d'une impulsion extrêmement légère à l'origine, d'une avance initialement faible pour donner aux Baluba, par rapport aux peuples voisins, une incontestable priorité dans la voie de l'évolution moderne ; cette légère priorité, fondée à l'origine sur la non-résistance aux valeurs européennes et confirmée par une rapide acquisition de la notion de l'importance des signes monétaires, cette priorité a été largement exploitée par une forte expansion démographique. « Les Baluba sont une semence jetée par Dieu ; où qu'elle tombe, elle prend » (1). L'excellente démographie qui caractérisait les Baluba semble parfois, notons-le, perdre de son élan. Le taux de natalité s'est certainement abaissé.

Le rapport $\frac{E}{F}$ dans les noyaux baluba du Territoire de Mweka est même mauvais (2). Dans beaucoup de Secteurs, la situation démographique est stationnaire. Cette évolution paraît avoir accompagné une extension des maladies vénériennes et un relâchement, depuis 1920 surtout, de la morale sexuelle. Les secteurs ruraux enfin commenceraient à subir aussi les effets de l'exode des jeunes vers les centres urbains ; certains observateurs y déplorent le développement d'une nouvelle forme de polygamie au profit des vieillards et des ouvriers rentrant au village parce que ceux-ci, fréquemment atteints de maladies vénériennes, exposent à la contamination les jeunes femmes du pays rural (3).

(1) A. DE CLERCQ, *op. cit.*

(2) Sur ce rapport, voir ci-dessus, p. 42.

(3) J. VAN WING, (R. P.), Quelques aspects de la situation sociale des indigènes au Kasai et au Katanga. Institut Royal Colonial belge, Brux. ; *Bull. des Séances*, 1948, 1 ; pp. 111-135.

D. — Le recul Bakuba.

La situation des Bakuba, totalement différente, pose des problèmes difficiles. Une crise démographique menace ce peuple de disparition. Il est difficile sans doute de recueillir à ce sujet des valeurs sûres, mais de multiples témoignages concourent à nous décrire un aspect alarmant. Des villages entiers disparaissent ; la zone du rail a été abandonnée à des étrangers ; des villages ont dû se regrouper lorsque le nombre de leurs habitants est devenu trop faible.

Une enquête démographique faite en 1951 parmi le groupe Bashi Inyenye a relevé un taux de mortalité brute de 23,8 ‰ et un taux de natalité brute de 23 ‰. Le bilan est donc déficitaire. Nous avons vu (chapitre II) que le rapport $\frac{E}{F}$ était très mauvais : 75 enfants seulement pour 100 femmes. La situation est donc alarmante. Revenant dans la partie orientale du Territoire de Mweka après une absence de vingt ans, le Père Denolf est accueilli par les lamentations des indigènes ; il s'attriste devant les villages dépeuplés ou privés d'enfants. « Nos femmes n'ont plus d'enfants. Ne pourrais-tu nous donner un conseil » implore un chef indigène (1). Une telle situation résulte en partie d'un grand développement des maladies vénériennes ; elle a aussi des causes morales qui sont un des aspects de la réaction bakuba à l'influence européenne.

L'attitude bakuba a été, en apparence, faite d'indifférence et même de dédain. Malgré l'influence grandissante de l'action européenne dans son territoire, le Bakuba n'a guère changé sa vie traditionnelle. Dès que l'on abandonne la zone du rail, on retrouve le vieux pays bushongo. C'est toujours une rencontre pittores-

(1) P. DENOLF, Arme Bakuba, *Kongo Overzee*, XVIII (1952), 4, pp. 338-399.

que que celle d'un couple indigène. L'homme a le torse nu, un pagne de raphia bleu ou rouge ceint autour des reins et un petit chapeau tressé de forme conique, le lukete, retenu par une épingle ornée d'une clochette argentée ou dorée selon le rang. La femme, un fardeau sur la tête, précède toujours l'homme armé souvent d'une lance pour la protéger.

Le Bakuba n'a jamais manifesté le désir de servir l'Européen. Quand fut entreprise la construction du chemin de fer dans le territoire, on dut renoncer à y recruter des travailleurs. Pour obtenir des Bakuba qu'ils travaillent à déboiser la ligne, il fallut leur promettre formellement de ne pas leur demander d'autre tâche ! Aussi la déclaration de Lukengo au roi Albert en 1928 : « C'est moi qui ai construit le chemin de fer » apparaît-elle largement emphatique. Aujourd'hui rares sont les Bakuba dans les centres importants nés aux abords de la ligne : Domiongo, Mweka, Kakenge. Dans l'énorme exploitation forestière de Kakenge, il n'y a pas 10 Bakuba sur 400 travailleurs.

Les conséquences de cette attitude n'ont pas manqué d'être fâcheuses. Le Bakuba a vu des étrangers s'établir dans ses terres avec l'approbation des Européens ; il les a vus peupler l'administration de son propre territoire. C'est là un état de choses auquel il ne lui est plus guère loisible de s'opposer et qu'il supporte avec une certaine amertume car il est atteint dans sa dignité et son orgueil.

Il semble en effet qu'il faille rechercher dans l'orgueil des Bakuba une des sources de leur passivité devant l'intervention européenne. Ils souffrent en somme d'avoir été un peuple aristocratique à l'arrivée des Blancs. En 1910 déjà, TORDAY et JOYCE considéraient que leur situation était critique et l'expliquaient comme suit. En 1884, les Européens ont trouvé ici un État organisé, doté d'une tradition de nation conquérante. Les Bushongo orgueil-

leux et fiers tiraient justement vanité de leur histoire et se trouvaient être tout naturellement des conservateurs. Du jour au lendemain, leur foi dans leurs destinées fut sérieusement ébranlée.

« Si, remarquent ces auteurs, l'on avait dit, il y a un demi-siècle, à un Bushongo que son pays serait un jour subjugué par des étrangers, il aurait accueilli cette prédiction avec le même dédain qu'un Romain du temps d'Auguste à qui l'on aurait annoncé l'arrivée des Barbares ».

L'intervention européenne fut encore fâcheuse pour le peuple bushongo car elle mettait fin à son monopole d'intermédiaire commercial. Les Bushongo, semble-t-il, dominaient le commerce chez les peuples voisins qui ne manquaient pas de respecter les représentants d'une nation puissante.

Ainsi dès le début, la réaction fut défavorable. Le Bakuba se retranche en quelque sorte dans une tour d'ivoire, en adoptant une attitude psychologiquement régressive qui ne lui permet pourtant pas d'éviter les blessures d'amour-propre. La perte de son prestige ancien a dû être amère. Il souffre aussi de voir la richesse et la puissance passer dans d'autres mains. Il y a soixante-dix ans, un Baluba aurait craint de pénétrer en territoire bushongo. La plupart des esclaves étaient d'ailleurs baluba. Aujourd'hui, c'est le Bakuba qui se méfie des « Baluba du chemin de fer » tout en les méprisant profondément. Au début de la colonisation, les agents baluba au service des Européens se conduisaient déjà dans le territoire bakuba comme dans un pays conquis.

L'indifférence apparente du Bakuba et son respect de la tradition expliquent l'échec relatif de l'œuvre missionnaire. Il est par exemple symptomatique de constater que l'école artisanale religieuse, créée près de Mushenge en vue de la formation d'artistes indigènes, compte peu d'élèves bakuba. L'échec des missions dans

cette région doit retenir l'attention. Le Bakuba ne se laisse pas facilement évangéliser parce que, satisfait de ses croyances et de ses traditions, il n'éprouve pas le besoin d'en changer. Mais cette attitude, dans un pays où l'enseignement est le monopole des organisations chrétiennes religieuses, le prive automatiquement de toute possibilité d'instruction. Ce facteur vient s'ajouter à ceux dont nous avons déjà parlé pour expliquer l'absence relative des Bakuba dans les administrations européennes. Cet exemple prouve qu'il est regrettable, en des régions comme le pays bakuba, de confier systématiquement l'enseignement à des écoles missionnaires ; l'accès à l'instruction supposant l'acceptation d'une religion déterminée, le refus de cette religion prive la population rétive de l'instruction à laquelle elle a droit.

Le problème bakuba préoccupe sérieusement tous ceux qui ont à cœur l'avenir de la population indigène. Le regretté commissaire de district Pierrot, préoccupé par ce problème, avait obtenu qu'un agent territorial résidât en permanence auprès de Lukengo, roi des Bakuba, afin d'affermir l'administration coutumière et de l'orienter dans un sens favorable à la renaissance bakuba. Deux observations sont à faire ici. La première est que les égards relatifs manifestés à l'organisation politique bakuba contrastent si fortement avec les habitudes administratives qu'il est permis de se demander si cette sorte de protectorat sera respectée. Cela paraît d'autant moins probable que les Bakuba ne peuvent compter sur une intervention favorable de l'Église. Seconde observation : mais l'organisation politique bakuba mérite-t-elle d'être conservée ? N'est-elle pas justement la cause de la stagnation bakuba ?

Prétendre que l'ordre politique bakuba a perdu toute valeur serait tout aussi hasardeux que l'affirmer incapable de permettre une évolution favorable. Il conviendrait de se demander si cet ordre a été réellement res-

pecté. Il y a en effet une contradiction entre, d'une part, le désir de l'administration coloniale de conserver les cadres traditionnels et, d'autre part, les innovations qui se sont produites dans le pays et auxquelles l'administration n'a pas voulu ou n'a pas pu s'opposer. Elle n'a pas empêché l'installation des Baluba dans le territoire bakuba, ce qui a contribué à la désorganisation de l'économie bakuba, et elle a permis le développement des missions. Les cadres traditionnels auraient peut-être joué un rôle utile s'ils avaient été intégralement respectés ; mais était-il possible de les respecter ?

CHAPITRE IV

La géographie économique et le rail.

INTRODUCTION.

- I. *Le rail, source directe de revenus.*
- II. *Le rail et l'agriculture indigène.*
 - A. Ce qui n'a pas changé.
Les techniques.
La médiocrité générale des sols.
 - B. Les modifications apportées à l'agriculture traditionnelle.
 - C. Les problèmes agricoles de la région du rail.
Le Secteur des Baluba de Luluabourg.
Le Territoire de Mweka.
 - D. Conclusion.
- III. *Le rail et la forêt.*
 - A. Les régions forestières.
 - B. Le recul de la forêt et ses causes.
 - C. Les exploitations forestières.
- IV. *Le rail et le commerce.*
- V. *Le rail et la colonisation européenne.*
 - A. Les grands élevages.
 - B. Les colons indépendants.
 - C. Une région de colonisation blanche : le pays de Kaniama.

Introduction.

Les transformations économiques qui se sont produites depuis un demi-siècle dans les régions étudiées ont été considérables ; celles qui atteignent l'économie indigène ne sont peut-être pas spectaculaires mais elles

ont ébranlé avec violence et sans doute définitivement l'édifice traditionnel. Celui-ci se maintient debout mais les lézardes sont profondes et irréparables. Notre rôle n'est pas d'étudier ici les transformations économiques et sociales de la société indigène ; elles sont dans l'ensemble semblables à celles que l'on observe dans le Congo et dans l'Afrique noire en général. Nous préférons retenir plutôt certains aspects particuliers liés à la présence de la voie ferrée.

Il n'est pourtant pas inutile de rappeler qu'au début de ce siècle l'économie indigène, purement rurale, ne connaissait pas les cultures commerciales. Les champs suffisaient à l'alimentation de la famille paysanne et le Noir cherchait dans la cueillette de quoi répondre aux demandes des commerçants blancs. C'était l'époque de la récolte du caoutchouc de liane, qui connut une certaine importance dans le territoire des Bakuba, et de la cueillette des fruits de palme que l'on vendait aux agents des sociétés européennes. A ce moment encore, ces opérations commerciales restaient à un stade économique peu avancé et se limitaient à des échanges de marchandises. Les produits de la cueillette étaient échangés contre des cotonnades imprimées et des couvertures ; souvent le Noir n'avait même pas le libre choix de la contrepartie.

En 1920, ce stade était largement dépassé et la monnaie métallique était couramment répandue. Mais le Noir n'avait pas encore confiance dans la monnaie fiduciaire. Ainsi s'expliquent les difficultés d'approvisionnement en vivres qui se produisirent à l'époque de la construction quand les banques africaines vinrent à manquer de monnaie métallique à la suite d'un retard dans les envois d'Europe. Les opérations commerciales furent véritablement suspendues pendant quelques semaines.

Quel rôle le chemin de fer a-t-il joué dans le dévelop-

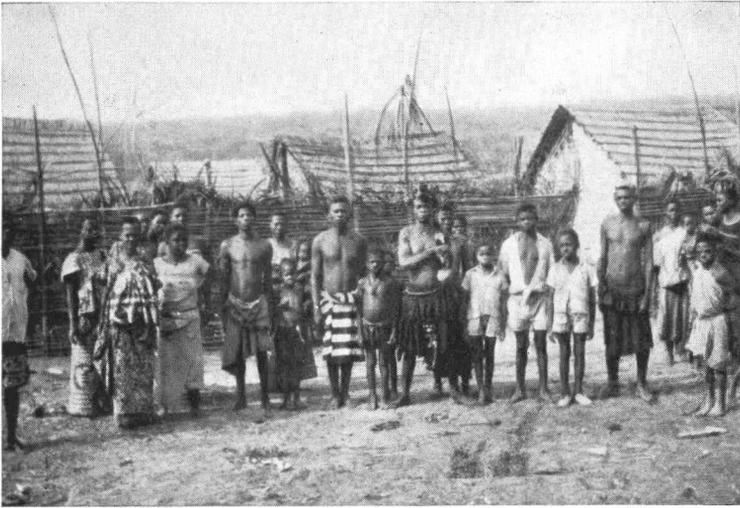


PHOTO 18. — Un village bakete du territoire de Mweka en bordure du rail.
Le chef devant son enclos. (Photo H. NICOLAÏ).



PHOTO 19. — Village de cantonniers B. C. K. au km 665. Les cases sont construites sur le modèle baluba mais les murs sont badigeonnés et goudronnés. (Photo H. NICOLAÏ).

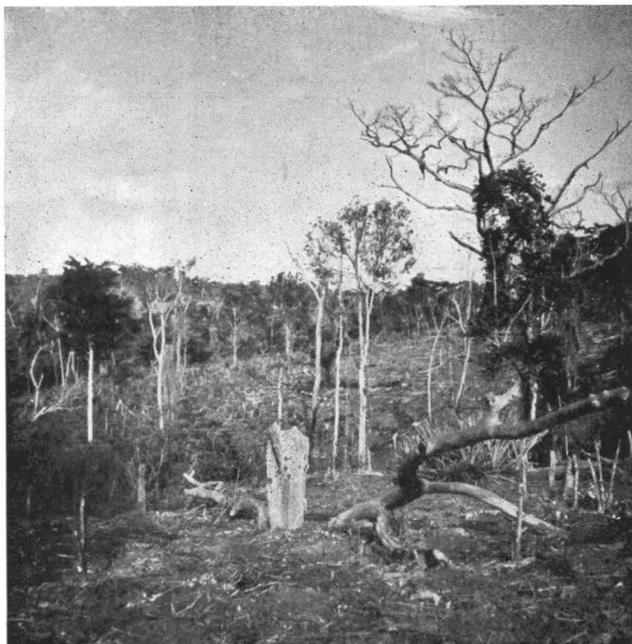


PHOTO 20. — Défrichement agricole de versant près de Luluabourg (Photo H. NICOLAÏ).



PHOTO 21. — Fin de saison sèche. Fumées des défrichements sur les versants d'une vallée près de Port-Francqui, à Bukaka (Photo H. NICOLAÏ).

pement économique indigène de ces régions ? Quelle a été sa part dans les transformations économiques et sociales ?

I. Le rail, source directe de revenus.

Quelle est à l'heure actuelle l'importance, dans la vie du Kasai, du B. C. K. considéré comme une simple entreprise ? Le rail représente une source directe de revenus pour les territoires qu'il traverse, par les salaires qu'il paie à son personnel et par les dépenses qu'il effectue. Entre Tshabobo et Port-Francqui, ces deux gares incluses, c'est-à-dire dans les limites de la province du Kasai, la main-d'œuvre indigène comprend 3.397 travailleurs en août 1952 ; entre Tshabobo et Bukama, environ 1250. Cette classe de cheminots constitue un élément important de la population urbaine de la zone du rail mais elle ne se mêle à la population des agglomérations que dans une mesure limitée. Les cheminots sont répartis en effet dans des camps situés soit au cœur de la cité indigène, soit le plus souvent à l'extérieur. Ils sont 102 (non compris leurs familles) dans celui de Lupta, 453 à Luluabourg, 490 à Mweka, 571 à Port-Francqui, 523 à Kamina et une centaine à Kimpanga. Le personnel d'entretien de la voie, établi le long de la ligne dans de petits camps (les « cottages ») d'une dizaine de cases, espacés régulièrement (Photo 19), compte 1543 travailleurs entre Port-Francqui et Tshabobo et 656 entre cette gare et Bukama. Entre Kamina et Kisamba par exemple, soit sur 220 kilomètres, 404 cantonniers sont répartis en 25 cottages. Des manœuvres travaillent dans la ballastière de la Nganza à Luluabourg, dans les coupes de bois de Bulongo (Km 973), Kabwe (Km 1020) et Bena Leka (Km 832).

La rémunération de ce personnel représente pour le B. C. K. une dépense mensuelle de l'ordre de 4 millions de francs pour la seule province du Kasai, soit environ

50 millions par an dont la majeure partie se trouve ainsi dépensée dans la province ou plutôt dans la bande qui longe le rail. C'est une somme dont il ne faut pas négliger l'importance dans un pays où le niveau de vie est très bas.

En dehors du paiement des salaires et de l'achat de vivres en grandes quantités, le B. C. K. dépense encore dans le pays des sommes importantes pour se procurer le bois de chauffage dont il fait une grande consommation. Le bois est toujours en ces régions le principal combustible brûlé par les locomotives. Le charbon (charbon de Luena ou charbon de Wankie) n'est utilisé que pour les trains transportant des produits inflammables et pour les trains qui exigent des mesures spéciales de sécurité. Les gares de la ligne doivent à cette utilisation du bois des éléments auxquels celles de nos pays ne nous habituent guère : les tas de bois et les estacades où l'on accumule les bûches et les branches que l'on jettera dans le tender (il y a une prise d'eau et une prise de bois tous les 60 km). Pour le tronçon Tshabobo-Port-Francqui, le B. C. K. consomme mensuellement 30.000 stères de bois de chauffage.

Enfin le B. C. K. est une source indirecte de revenus pour la province par les dépenses de son personnel européen qui, en 1952, comptait au Kasai 85 personnes dont plus du quart (24) à Luluabourg, 20 à Port-Francqui et 15 à Mweka.

II. Le rail et l'agriculture indigène.

A. — Ce qui n'a pas changé.

LES TECHNIQUES.

Bien que l'évolution moderne ait affecté considérablement certains de ses aspects, l'agriculture indigène n'a pas modifié ses techniques. Ce n'est pas dans ce do-

maine qu'il faut rechercher les effets de la présence du rail. Le rôle fondamental de cette agriculture est toujours de subvenir à l'alimentation de la famille paysanne ; elle y parvient par la technique inchangée des cultures sur brûlis établies au détriment de la savane ou de la forêt. C'est par la méthode du ladang que le Baluba produit le maïs qu'il consomme dans les mois qui suivent la récolte et surtout le manioc qui entre dans la composition du « bidia », c'est-à-dire de la bouillie quotidienne, base de sa nourriture. De même le Lulua cultive manioc et millet tandis que le Bakuba, qui préfère le maïs, recourt plus largement aux produits de la chasse et de la cueillette. Dans l'alimentation indigène, le petit bétail (chèvres et porcs) et la volaille, nombreux dans certains villages, n'interviennent que pour une part minime et toujours exceptionnelle.

Les procédés d'utilisation du sol ne se sont pas modifiés depuis de longues années. Les seuls éléments fertilisants apportés par l'indigène sont les cendres des débris végétaux brûlés après l'abatage. La médiocrité du sol impose de longues jachères que respecte la technique traditionnelle (voir sur la fig. 16 les étendues sous cultures et les étendues en jachères d'un village du territoire de Demba).

LA MÉDIOCRITÉ GÉNÉRALE DES SOLS.

Physiquement et chimiquement très pauvres, les sols de la région, toujours très sablonneux, sont constitués aux dépens de formations continentales, c'est-à-dire d'éléments usés et de peu de valeur : dépôts post-tertiaires ou fin tertiaire, recouvrements de pénéplaine, formations du Kalahari et surtout de Karroo. Les nuances sont nombreuses mais elles ne suffisent pas à donner au sol une qualité indiscutable. Ces nuances se marquent dans les teintes qui sont plus grises et plus ternes sur

les sommets, plus rouges car plus argileuses sur les niveaux inférieurs. Parfois la couche superficielle s'est formée au détriment du socle granito-gneissique quand il affleure mais ces arènes très lessivées ne sont pas d'une qualité meilleure. Il est certain qu'à l'est de Luluabourg, dans la région du lac Mukamba et de la Lubi, l'opposition de zones géologiques différentes (socle granitique, bande schisto-calcaire et formations sablo-argileuses) diversifie les aspects morphologiques et influence le tapis végétal. Mais elle ne modifie que dans une mesure très faible la qualité d'un sol dont la médiocrité reste générale. Les alluvions sont absentes des vallées où l'on ne trouve le plus souvent que du sable blanc ou la roche en place c'est-à-dire le granite. La vigueur de l'érosion moderne multiplie enfin les irrégularités du relief et les pentes fortes. Dans la bande du rail, il n'y a de terres un peu meilleures qu'aux environs de Kaniama où elles proviennent de la décomposition superficielle d'un massif de roches gabbro-dioritiques, c'est-à-dire de roches basiques (voir plus loin). Or, il s'agit précisément là d'un pays très peu habité lors de l'arrivée des Européens, si peu peuplé qu'on a pu y développer, dans de vastes proportions, la colonisation agricole blanche.

B. — Les modifications apportées à l'agriculture traditionnelle.

L'évolution moderne de l'agriculture indigène a été liée surtout à l'introduction d'espèces nouvelles ou au développement d'espèces peu fréquentes par le truchement des cultures imposées. C'est le cas des arachides et du coton. Ce dernier est aujourd'hui le produit commercial le plus important d'une grande partie du Kasai où il constitue la source principale des revenus.

Nous n'insisterons pas sur ce sujet bien qu'il soit plein d'intérêt. En effet il n'est pas particulier au pays

dont nous nous occupons. En notant plutôt le développement de certaines cultures comme le maïs dans des zones bien déterminées et souvent étroites (la bande du rail dans le territoire de Mweka par exemple), nous abordons cette fois l'étude des modifications plus précisément liées à la présence de la voie ferrée.

* * *

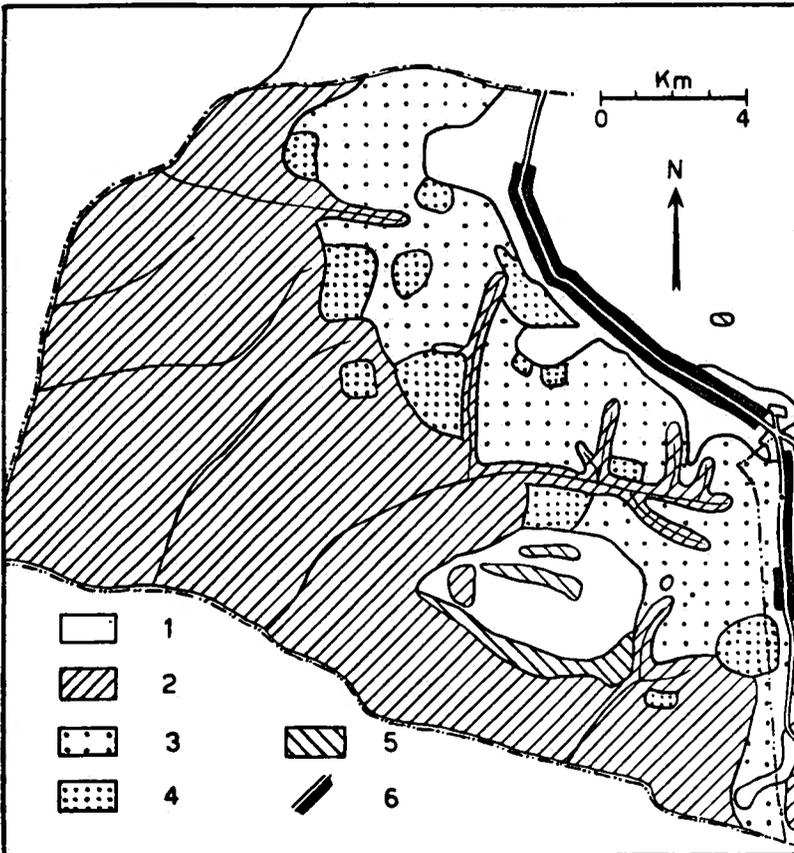


FIG. 16. — Schéma de l'occupation des terres d'un village du Territoire de Demba (Kandolo ; chefferie des Bwa Kabote).

1. Savane non reprise par les jachères. — 2. Forêt. — 3. Jachères. — 4. Cultures. — 5. Broussailles. — 6. Route carrossable et village.

L'influence du rail est celle qu'exerce habituellement une voie de transport importante. Les demandes alimentaires du Katanga s'exprimaient dès avant la création du chemin de fer. Les centres miniers du Kasai avaient leurs propres exigences. On s'est donc efforcé depuis longtemps de se procurer des vivres dans la province en achetant le surplus de la production indigène et en provoquant ce surplus par l'obligation imposée au Noir d'accroître la surface cultivée. Le Kasai a été considéré autant comme un grenier que comme une réserve de main-d'œuvre. Étrange grenier que ce pays où l'agriculture traditionnelle suffisait à peine à l'alimentation de ses habitants, où en tout cas elle ne produisait proportionnellement pas plus d'excédent par paysan que l'agriculture katangaise ! Si l'on a pu considérer le Kasai — par opposition au Katanga surtout — comme un grenier, c'est parce que le pays est très peuplé, plus peuplé que la moyenne du Congo. Dès lors si l'on oblige chaque indigène à produire un excédent de vivres, comme ces indigènes sont plus nombreux, les quantités disponibles pour les populations urbaines seront plus importantes. Cette dernière conséquence n'est donc pas le résultat de sols meilleurs ni celui de techniques différentes et plus efficaces.

Aujourd'hui le chemin de fer B. C. K. est dans la province du Kasai l'axe d'une bande de production vivrière plus ou moins continue qui fournit surtout manioc et maïs. Cette bande est fort étroite ; en effet, au-delà d'une certaine distance, l'acheminement des vivres vers le rail réclame soit pour le paysan un portage trop long, soit pour l'acheteur des frais de transport automobile trop élevés en raison de la faible valeur marchande du produit. Aussi les prix d'achat vont-ils en décroissant quand on s'éloigne du rail. Le manioc en cossettes est payé 1,5 F le kilo jusqu'à 15 km de la voie ferrée, 1,45 F de 15 à 30 Km, 1,2 F de 90 à 105 km,

1,15 F de 105 à 120 km, 1,05 F de 135 à 150 km et 1 F au-delà de 150 km. Dans les Territoires de Demba, Mweka et Port-Francqui, c'est-à-dire dans les régions les plus septentrionales atteintes par le chemin de fer, les prix sont évidemment plus bas : 1,3 F jusqu'à 15 km et 1 F au-delà de 90 km. En somme la présence du rail valorise la production agricole. Elle permet au paysan indigène d'écouler ses produits dans des conditions avantageuses, ce qui prend une importance énorme dans une région où le niveau de vie est très bas et où la production disponible pour le commerce est toujours peu abondante.

La dépréciation de la marchandise avec l'éloignement du rail est un facteur qu'on ne peut négliger. Liée à une très faible valeur du sol, elle permet de comprendre pourquoi des habitants du Territoire de Dibaya ne récoltent pas le manioc dont la culture leur a été imposée ou bien ne l'arrachent que sous l'effet d'une propagande persévérante et d'un contrôle sévère, les ressources qu'ils en retirent étant hors de proportion avec le travail fourni.

La présence du rail aboutit donc à une conséquence de géographie économique intéressante : la concentration de certaines cultures commerciales dans une zone étroite et assez nettement délimitée.

LES ZONES AGRICOLES DU KASAI.

La zone du rail s'individualise facilement. Elle forme une bande à peu près continue de cultures vivrières dont les excédents commercialisés sont consommés dans les centres urbains ou miniers locaux (Territoires de Lulua-bourg, Tshikapa et Bakwanga et le sud du Territoire de Luisa) ou exportés vers les agglomérations du Katanga, parfois même de la Rhodésie septentrionale. Le coton est associé aux cultures vivrières commerciales, sauf

dans le N.-O. (Port-Francqui, partie de Mweka), où la récolte des fruits de palme constitue, pour les populations autochtones surtout (c'est-à-dire non baluba), une des principales sources de revenus.

A cette première zone étroitement liée au rail, nous pouvons opposer le reste de la province. L'éloignement de la voie ferrée ne permet plus une production rentable de vivres. Aussi ces régions sont-elles essentiellement cotonnières car le coton supporte plus facilement les frais de transport. Dans le nord du Territoire de Lodja et dans le pays de Lomela, l'indigène commence à associer à ses champs de cotonniers, de petites plantations d'hévéas et de caféiers.

Cette opposition entre les zones vivrières et les zones non vivrières, valable pour l'ensemble de la province, peut être retrouvée avec plus de détail dans les Territoires traversés par le chemin de fer. Dans le Secteur de Dibaya par exemple, la zone vivrière s'allonge en bordure du rail et des routes qui partent de Dibaya et de Tshimbulu vers Hemptinne et Kamponde. Elle écoule sa production de manioc vers Bakwanga et les agglomérations du Katanga. Ailleurs la culture commerciale est le coton. Aussi les assolements préconisés par les services agricoles diffèrent-ils selon les régions. Ils prévoient dans la zone vivrière une première récolte de haricots ou d'arachides puis plusieurs années successives où le sol est occupé par le manioc avant la jachère. Dans les régions cotonnières, la première année fournit une récolte de coton puis une récolte d'arachides ; on plante ensuite le manioc qui se développe pendant trois ans et on abandonne alors la terre à la jachère. De même dans la zone vivrière du territoire de Mweka, le sol est d'abord occupé pendant deux ans par le maïs puis par le manioc.

C. — Les problèmes agricoles de la région du rail.

L'orientation agricole particulière de cette région est à l'origine de problèmes assez graves. Ceux-ci sont liés principalement à l'accroissement de la surface cultivée, à la dégradation des techniques traditionnelles et souvent à une augmentation locale de la population. S'ils caractérisent surtout les zones occupées par les Baluba, c'est que, nous l'avons vu, ceux-ci sont très répandus en bordure du chemin de fer et qu'ils ont rapidement saisi les avantages de l'agriculture commerciale. Le Baluba est un agriculteur extrêmement actif ; certains prétendent qu'au point de vue du rendement agricole un Baluba vaut sept Lulua. Le résultat est le plus souvent une destruction systématique des sols, le Baluba

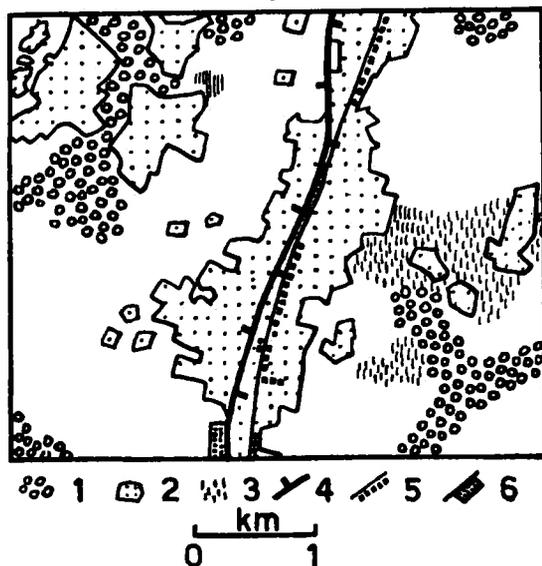


FIG. 17. — Occupation de la zone du rail entre Tshimbulu et Fwamba (territoire de Dibaya).

1. Forêt. — 2. Champs. — 3. Surfaces savanisées récemment brûlées par les feux de brousse. — 4. Voie ferrée. — 5. Village. — 6. Camp de cantonniers B. C. K.

réclamant de son champ des récoltes successives trop nombreuses ou raccourcissant, par manque de terres disponibles, la durée des jachères. Si l'on a pu dire que le Baluba saccage le sol, il ne semble pas que ce comportement destructeur soit vraiment dans les habitudes des Baluba. Il s'expliquerait plutôt par le fait que le Baluba se considère parfois encore comme un étranger. En cette qualité, il aurait tendance à se hâter de tirer le maximum de la terre sans se préoccuper de l'avenir. Cette vue de la situation contient peut-être une part de vérité.

Nous choisirons deux régions où les problèmes ont une ampleur inaccoutumée : le Territoire de Luluabourg et celui de Mweka.

LE SECTEUR DES BALUBA DE LULUABOURG.

Occupé autrefois par quelques villages lulua, le Secteur des Baluba de Luluabourg, à la suite du développement de centres administratifs et religieux et de la rapide extension de l'actuelle ville de Luluabourg, comporte aujourd'hui une population rurale, en majeure partie baluba, de 29.110 habitants répartis sur une surface de 710 km², ce qui représente 41 habitants par km². C'est une valeur élevée pour des populations ayant des techniques d'exploitation de la nature encore arriérées. Ce chiffre prend une signification plus grande encore pour qui se rappelle que les champs ne doivent pas seulement nourrir cette population mais aussi contribuer au ravitaillement d'une ville de près de 30.000 habitants, Luluabourg.

Le pays apparaît donc exceptionnellement peuplé et cultivé. Les défrichements s'étendent sans cesse et grignotent les bandes forestières. Des observateurs alarmés font remarquer que chaque famille de cinq personnes cultive certainement plus d'un hectare et demi. La

surface effectivement sous culture est dans ce cas au moins égale à 87,5 km² soit plus du dixième de la superficie totale (la densité agricole par rapport à la surface cultivée, compte non tenu des jachères, serait alors de 333 habitants). Par conséquent, il n'est plus possible de respecter la rotation traditionnelle qui doit s'étendre au moins sur douze années (même dans l'hypothèse absurde où 100 % de la surface totale seraient utilisables).

Or le Baluba, sensible à la stimulation économique, tend à accroître ses cultures. Il défriche donc des surfaces aux pentes de plus en plus fortes (voir photo 20) et par conséquent au sol de plus en plus fragile. Désireux d'augmenter sa production avec le maximum de facilité, il cultive le sol jusqu'à complet épuisement et n'hésite pas, par exemple, à exiger du sol trois récoltes en 14 mois. Une jachère de durée normale ne pourra plus dès lors reconstituer les éléments fertiles. Enfin le manque de terres neuves le contraint à raccourcir la durée des jachères.

La fertilité naturelle de la région, déjà très réduite, (on s'en rend compte après avoir constaté dans des champs de manioc de trois ans, la faible hauteur atteinte par la plante), se trouve ainsi sérieusement compromise et de telles pratiques doivent conduire inmanquablement à la destruction totale et définitive des sols cultivables ou en tout cas à l'impossibilité de les utiliser encore avant de longues années⁽¹⁾. Si les pratiques culturales ne changent pas, si la nature des cultures n'est pas modifiée, la recherche des terres neuves posera un grave problème dans ce pays où la population est exceptionnellement nombreuse.

(¹) Il faut remarquer que l'exploitation du sol jusqu'à l'épuisement peut se produire dans d'autres régions pour des motifs différents. Dans d'autres secteurs du Territoire de Luluabourg, elle peut être due au départ des jeunes vers les centres extra-coutumiers car ce sont les jeunes surtout qui font les défrichements nouveaux.

LE TERRITOIRE DE MWEKA.

La situation est identique dans le Territoire de Mweka ou plutôt dans la zone de ce Territoire occupée par des immigrés en bordure de la voie ferrée. Cette région, originellement très forestière, a toujours été un pays de maïs. En 1951, la production du Territoire était estimée à 29.400 tonnes dont 19.100 disponibles pour le commerce. On a chargé cette même année dans cinq gares seulement (Domiongo, Mweka, Kinda, Kakenge et Bakwa Kenge) 13.200 tonnes de maïs. Or les expéditions de maïs de toute la province du Kasai vers le Katanga ont été à ce moment de 29.000 tonnes. La part du Territoire de Mweka est donc très importante. La production est élevée et elle n'a pas fléchi malgré les ravages dus au *Sclerospora*.

Cette production commercialisée provient surtout de la bande de peuplement baluba qui s'allonge le long du rail et de la route de Luebo (Chap. III). Le Bakuba ne participe pas au mouvement d'abord parce qu'il cultive peu et qu'on le dit pour ce motif « mauvais cultivateur », ensuite parce qu'il est resté, pour des raisons que nous avons déjà développées, en marge de l'évolution moderne. Le Bakete, qui vit sous sa dépendance, a sans doute une agriculture plus productrice mais le Bakete vit au sud du rail ou bien n'habite que quelques villages dans la zone du chemin de fer. La majeure partie de la production commercialisée de maïs et de manioc provient donc de villages non autochtones.

L'agriculture baluba tombe ici dans les mêmes erreurs qu'à Luluabourg. Le maïs est une céréale très exigeante ; des cultures répétées épuisent rapidement le sol. Les jachères sont écourtées ; leur durée ne dépasse pas cinq ans alors que dans les autres régions du territoire, un repos de dix ans est considéré comme indispensable.

La forêt, autrefois compacte et continue, n'est plus souvent qu'un souvenir. Des troncs épars blanchis ou noircis mais encore debout parsèment les plateaux et les pentes dont s'emparent les fougères (photos 21, 22 et 23). A la fin de la saison sèche, des fumées grises s'élèvent paresseusement et glissent un voile brumeux sur les horizons.

Il n'y a plus place pour de nouveaux défrichements. N'est-il pas significatif que, dans ce pays, l'un des soucis des agents agricoles soit d'empêcher la mise sous cultures des pentes de plus de 30 % ? Certes il est encore des terres disponibles car le territoire est dans l'ensemble peu peuplé. Mais ici la situation se complique d'un problème politique. Les terres disponibles appartiennent aux Bakuba. Ceux-ci n'accepteront pas de les céder ; ils s'inclineront certainement, comme ils en ont l'habitude, devant le fait accompli mais leur amertume en sera accrue.

Enfin les terres nouvelles sont loin des villages. Les lotissements que proposent les agents des services agricoles se trouvent pour la plupart à plus de cinq kilomètres de la voie ferrée. Si les villages ne sont pas déplacés (ils ne le seront peut-être pas car les habitants ne voudront certainement pas quitter la grand-route), les champs seront à plus d'une heure de marche. D'ailleurs même loin de la voie ferrée, il sera difficile d'obtenir des lotissements formés d'un seul bloc continu. La présence d'anciens défrichements contraindra les prospecteurs à délimiter des blocs plus petits et plus nombreux.

D. — Conclusions.

L'épuisement et la destruction des sols ne sont pas le monopole des Territoires de Luluabourg et de Mweka. On les retrouve à des degrés divers tout au long du chemin de fer. Ces faits sont d'autant plus alarmants qu'ils menacent les terres dont la position commerciale

est la plus enviable, celles qui sont proches des marchés consommateurs ou des grandes voies de circulation menant à ces marchés. Il faut donc éviter qu'une exploitation désordonnée ne fasse de la zone du rail, commercialement la plus favorisée, un véritable désert agricole.

On met beaucoup d'espoir actuellement, pour résoudre ce problème, dans l'établissement de *paysannats* qui permettront un contrôle efficace des assolements. Un des mérites des paysannats est d'entreprendre une lutte systématique contre la destruction du sol. La rotation préconisée varie de la forêt à la savane. Dans le premier cas, la rotation est la suivante : la sole défrichée en août porte riz et manioc jusqu'en janvier ; de janvier à juin, du manioc seul ; la deuxième année, on cultive du riz dans le manioc rabattu puis, pendant le second semestre, à nouveau du manioc qui constitue une première jachère occupant la troisième année et le début de la quatrième. A ce moment, on cultive le coton que l'on récolte pendant la saison sèche. Cinquième année enfin : manioc avec arachides plantés en janvier puis manioc seul ; la sole sera laissée ensuite en jachère de la sixième à la vingtième année. La rotation complète dure ainsi vingt ans. Dans les régions de savanes, l'assolement est quelque peu différent. Le champ défriché en août reste inoccupé jusqu'en janvier, puis porte une culture pure de coton ; la deuxième année produit une première récolte de maïs avec haricots intercalaires puis une seconde récolte de coton avec haricots et arachides intercalaires ; la troisième année, on cultive des arachides ou des haricots avec du manioc pendant la première saison puis du maïs avec manioc intercalaire ; le maïs enlevé, le champ est abandonné au manioc pendant toute la quatrième année ; la jachère commence l'année suivante et dure jusqu'à la douzième année. La rotation complète est ainsi de douze ans.

L'expérience de Gandajika est encourageante. C'est

là que l'on rencontre les revenus agricoles les plus élevés de la province. Grâce à la mécanisation des opérations post-culturales, les revenus des familles paysannes y dépasseraient 10.000 F par an. Or, en 1950, le revenu annuel moyen était par famille dans le Territoire de Demba : Secteur Demba, 1323 F ; Secteur Mukuna nord, 1126 F ; Secteur Luntu Lulua, 1154 F ; Secteur Bena Tshiadi, 772 F ; Secteur Bena Kasanganaie, 757 F ; Secteur Mushilu, 334 F ; Secteur Kenga, 1432 F ; Secteur Mamba, 969 F ; Secteur Bekaneki Bambu, 451 F.

Il n'entre pas dans nos intentions d'exposer ici les avantages et les inconvénients des paysannats. Nous noterons simplement que l'on a dû renoncer à créer des lotissements de ce type dans des régions au sol particulièrement pauvre. Ainsi l'on n'en envisage pas à l'heure actuelle dans le Territoire de Demba (le rendement du coton par exemple est dérisoirement faible : 30 kg de coton non égrené à l'ha !) ni dans celui de Dibaya (120 kg de coton à l'ha). Les paysannats ne représentent pas une solution générale.

D'autre part la création d'un paysannat exige des terres neuves, c'est-à-dire des terres qui n'ont pas encore été défrichées. Pour la région du rail, cela signifie donc que les champs se trouveront très éloignés du village ou bien que le village devra se déplacer et quitter la proximité de la voie ferrée. Dans les cas extrêmes, aucune de ces solutions ne sera heureuse pour l'indigène qui, très souvent, s'est mis à aimer l'animation de la grand-route, pour lui l'expression de la vie moderne et du progrès en même temps qu'une source de profits.

En dehors de la création de paysannats, le Plan Décennal du Congo belge prévoit encore comme innovation intéressante, dans les régions qui nous concernent, la construction de silos dans le Territoire de Mweka. C'est là une mesure qui s'impose pour éviter les pertes énormes que l'on constate aujourd'hui dans toutes les gares

où le maïs attend son chargement mais ce n'est pas une solution aux véritables problèmes de la région du rail.

Il est certain que l'on pourrait tirer un parti plus habile encore de la présence du chemin de fer. Il semble que le choix des cultures que l'on pourrait développer est très vaste puisque l'on dispose d'une magnifique voie d'évacuation. Par exemple on pourrait orienter efficacement l'agriculture indigène vers des produits très demandés dans les centres du Katanga et dont le prix élevé supporterait aisément un long transport par la voie ferrée. On disposerait d'un marché assuré et des facilités du rail. Pourquoi ne pas développer des vergers ? Ils n'épuiseraient pas le sol, pourraient prospérer autour des habitations et utiliseraient tous les déchets et engrais domestiques. Il est peu probable que ces solutions puissent naître spontanément du milieu indigène. C'est aux services compétents à les suggérer après les avoir étudiées.

III. Le rail et la forêt.

Le recul de la forêt dans la région du rail est incontestable. De nombreux témoignages évoquent la présence de bois là où s'étendent aujourd'hui des savanes. Mweka est né dans une clairière. Dans le pays bakuba, le rail passait autrefois sous une voûte de feuillage et des troncs renversés obstruaient si fréquemment la voie que, pour remédier à cet inconvénient, l'on débroussa une large bande de part et d'autre. La région de Kakenge était complètement couverte par la forêt.

Pourtant il est très difficile de préciser quelles étaient vers 1920, les limites des surfaces forestières. Il n'existe aucun relevé de ces surfaces dans la province du Kasai pour cette époque pas plus d'ailleurs que pour l'époque actuelle. Les services forestiers ne sont pas encore parvenus à établir une telle carte. De plus les espèces végétales

sont encore mal connues et l'on ignore tout de la flore de vastes étendues du Kasai. D'ailleurs lorsque l'on parle de forêt, de quelle forêt s'agit-il ? Est-ce la forêt équatoriale, la forêt tropophile, la forêt-galerie, la forêt de vallée, la forêt de pente ? Est-ce une forêt primaire ? On ne peut que souhaiter l'établissement rapide d'une carte qui s'efforcera de tenir compte de ces différences ou du moins de certaines d'entre elles.

Les mêmes difficultés se posent à propos de la savane qui présente une multitude de formes depuis la savane fortement boisée jusqu'à la savane faiblement arbustive et la steppe nue en passant par des paysages qui évoquent irrésistiblement des bocages, des parcs, des vergers, des pelouses.

A. — Les régions forestières.

Il ne nous a pas été possible d'obtenir une carte qui donnerait les limites actuelles des massifs boisés. Celle que nous joignons ici à titre d'indication (Fig. 18) est approximative. Elle est déjà ancienne — certainement plus de dix ans — et nous ignorons la manière dont elle a été établie. Elle semble pourtant, là où nous avons pu en juger, ne pas trop s'éloigner de la réalité. Nous l'avons d'ailleurs quelque peu modifiée d'après des observations personnelles et des renseignements d'origines diverses. Nous avons enfin tracé une bande savanisée plus étendue dans le territoire de Mweka.

L'examen de cette carte montre que la limite méridionale de la grande forêt n'est pas simple mais très échancrée. En certains points la forêt se résoud en lambeaux, ce qui empêche un tracé convenable. La masse forestière est tronçonnée et découpée par des bandes savanisées souvent O-E qui occupent les interfluves Lubudi-Sankuru et Sankuru-Lukenie. Les massifs les plus compacts se rencontrent dans le Nord où se déve-

loppe la véritable forêt ombrophile de terre ferme, c'est-à-dire la forêt équatoriale typique alors qu'ailleurs domine plutôt la forêt tropophile dont certains arbres ont un feuillage caduc ce qui indique une saison

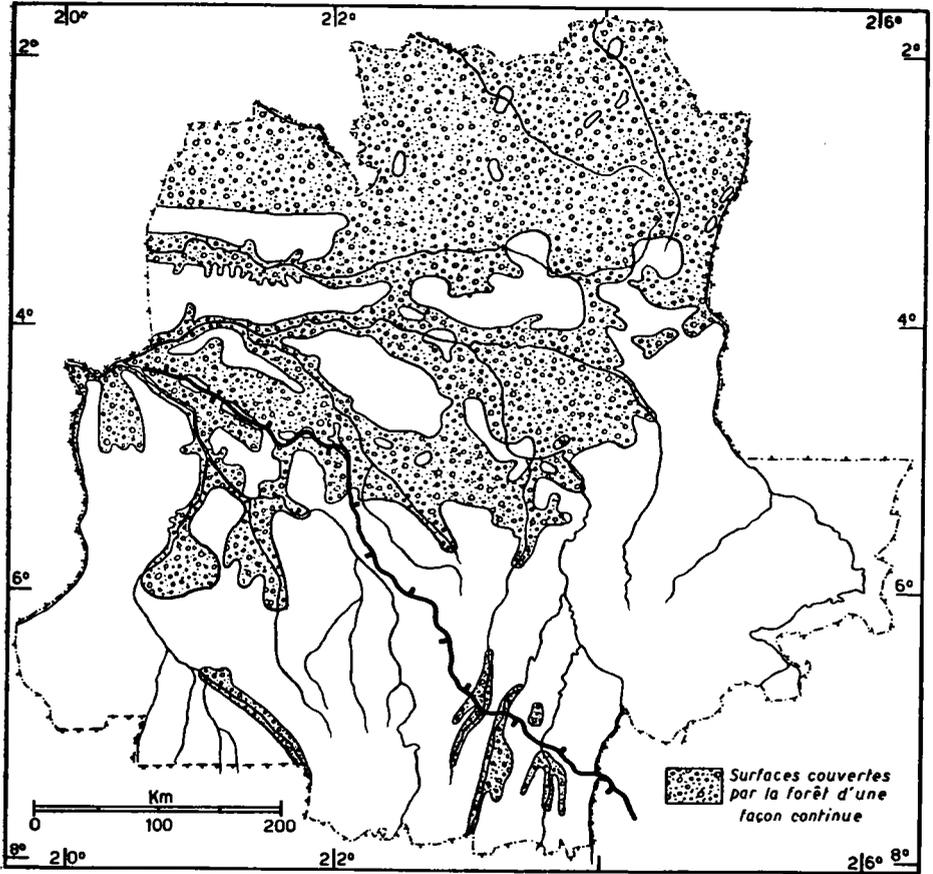


FIG. 18. — Limites approximatives des surfaces forestières continues dans la province du Kasai.

sèche plus marquée et plus longue (2 à 3 mois). On observe encore dans le sud du Kasai des massifs forestiers complètement détachés de l'ensemble, par exemple celui de Mwene Ditu.

Les régions méridionales sont considérées générale-

ment comme un pays de savanes. C'est là une expression totalement inexacte qui ne rend pas compte de l'aspect du paysage. Ces régions forment en réalité un ensemble de savanes plus ou moins arbustives, de steppes et de massifs forestiers. La superficie couverte par les forêts est encore énorme. Souvent l'œil s'arrête sur une ligne boisée soit parce que la savane arbustive peut donner cet aspect dans le lointain, soit parce que des bois barrent l'horizon. Le recours à la photographie aérienne se montre ici de la plus grande utilité. Une cartographie rapide des zones forestières devient possible grâce à ce procédé. Des régions entières sont déjà couvertes et l'examen des photographies est du plus grand intérêt. Il montre en tout cas la part énorme que prennent encore les surfaces boisées. Sur les clichés des régions de Demba, Luluabourg et Dibaya par exemple, elles se présentent sous l'aspect de « bois de renne » ramifiés qui épousent fidèlement toutes les sinuosités du réseau hydrographique. Elles se cantonnent surtout dans les vallées et semblent réellement refoulées des plateaux (Fig. 4). Une mesure rapide des surfaces indique pour la mosaïque de Dibaya (M:35) que les forêts occupent respectivement 30 %, 16 %, 22 % et 21 % de la surface totale des panneaux M:35 a, b, c et d. Voilà un taux de boisement inattendu pour une région communément considérée comme un pays de savanes !

Il est des étendues du Kasai où les formations arbustives sont très limitées ou nulles. Ainsi les environs du lac Mukamba où des touffes d'herbes s'espacent sur un sol de sable gris. Ainsi les grandes steppes du territoire de Luisa qui appartiennent à un type phytogéographique très différent.

Si nous retenons les indications de notre carte qui concernent plus spécialement la zone du rail, nous constatons l'existence d'une grande zone forestière dans les Territoires de Port-Francqui et de Mweka. Détruite

en bordure du rail, elle se résoud en massifs isolés dans le Territoire de Demba. Ailleurs enfin la forêt se cantonne généralement dans les vallées et laisse la savane ou la steppe occuper les plateaux. La seule exception digne d'être signalée est celle de Mwene Ditu où l'on trouve un grand massif forestier dont on s'explique peu la survivance. Pourquoi y a-t-il là une zone boisée pratiquement vide juxtaposée à une région complètement savanisée et d'occupation humaine particulièrement dense ?

B. — Le recul de la forêt et ses causes.

Depuis la création du chemin de fer, la forêt a reculé un peu partout. Elle recule encore. Dans beaucoup de cas le doute n'est pas possible. Un tapis de fougères d'où s'élèvent des troncs nus et blanchis indique une forêt récemment détruite (photos 22, 23). Il est cependant, dans le secteur boisé septentrional, des surfaces herbeuses plus anciennes que le rail. Ainsi les véritables steppes de Shenateke et de Pebeangu entre Port-Francqui et Mweka qui font songer à une immense pelouse au milieu de laquelle se groupent, sur un rectangle de sable brun, les cases d'un village. Ces surfaces herbeuses s'étendent ici sur un faite élevé entre les bassins du Kasai et de la Lutshwadi. Fait curieux : la limite est tracée comme au cordeau ; il n'y a pas de transition avec le massif forestier ; la lisière traverse en ligne droite un large vallonnement d'où la forêt descend mollement vers le nord, enveloppée au petit matin par un mince voile nuageux qui s'arrête au bord des surfaces herbeuses. Il semble pourtant que, si de telles savanes sont un fait ancien, elles aient crû récemment au détriment de la forêt.

Nous avons été assez heureux pour pouvoir consulter une carte de 1933 sur laquelle la limite de la forêt a été tracée dans une aire déterminée du Territoire de Mweka.

La comparaison de ce document avec la situation actuelle (Fig. 19) montre que le déboisement du rail, encore fragmentaire en 1933, est presque complet aujourd'hui. Elle indique encore d'autres déboisements importants plus au Sud, c'est-à-dire dans des régions qui ne sont pas occupées par de véritables Bakuba mais par des Baluba immigrés et des Bakete.

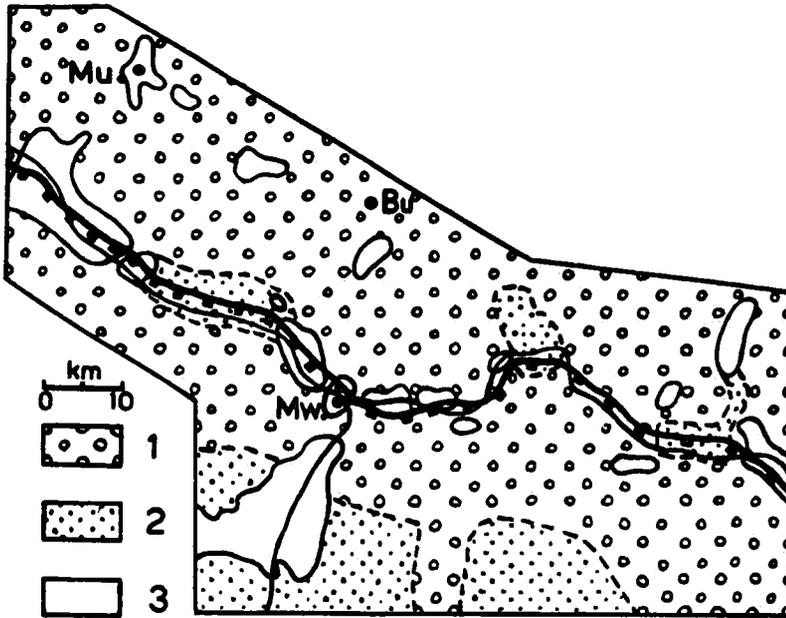


FIG. 19. — Le recul de la forêt dans le Territoire de Mweka depuis 1933.
 1. Forêt actuelle. — 2. Surfaces déboisées depuis 1933. — 3. Savanes anciennes (avant 1933). Mw. : Mweka ; Bu. : Bulape ; Mu. : Mushenge.

Il ne faut pas chercher dans l'exploitation directe de la forêt l'explication de son recul général. La cueillette d'abord ne dégrade guère. Les besoins en bois de chauffage du chemin de fer et des centres urbains sont peut-être énormes — nous savons que le B. C. K. consomme mensuellement 30.000 stères dans la province du Kasai — mais la destruction qui en résulte n'est pas au total

très importante. Il est utile de remarquer qu'une partie de ce bois de chauffage peut provenir des savanes arbustives ; il n'y a guère que sur les plateaux du Haut-Lomami que le ravitaillement en bois pose vraiment un problème, c'est-à-dire entre Kamina et la Lubishi. D'autre part le B. C. K. a pratiqué depuis le début une politique forestière. Il s'est efforcé de subvenir lui-même à une partie de ses besoins. Il possède ses propres exploitations forestières et va jusqu'à pratiquer des boisements et même à essayer sur une grande échelle l'implantation d'espèces étrangères. Cela explique l'apparition surprenante d'arbres comme l'Eucalyptus qui forme des peuplements plus ou moins importants près de Kamina, à Kimpanga, à Kamponde, près de Kinda (à l'ouest de Kakenge), à Bena Leka. En dehors du cas de Kimpanga où la plantation s'est faite en pays de savane, les autres massifs d'Eucalyptus sont des reboisements. La compagnie exploite d'importantes coupes de bois (entre autres : Bena Leka, 2600 ha et Bulongo, 3000 ha) mais elle a toujours eu le souci d'assurer la régénération des surfaces détruites. Ses services forestiers ont mis au point des systèmes d'exploitation qui permettent le rejet naturel. Voici l'un des procédés actuellement employés : on délimite, dans la zone à exploiter, des ensembles de 3 bandes de 100 m de large. On exploite la seconde bande 15 à 20 ans après la première, la troisième après un intervalle de temps identique avant de revenir à la première. Dans ce système les porte-graines ne sont jamais à plus de cinquante mètres de la zone à recoloniser et la régénération peut s'étendre sur de longues années. Les équipes d'abatage, que l'on mécanise de plus en plus, font des coupes à blanc à l'intérieur des limites ; les grumes de bois d'œuvre sont expédiées à Kakenge (voir plus loin), le bois de feu est extrait, puis l'on incendie pour nettoyer la surface déboisée, ce qui n'est pas dangereux puisque



PHOTO 22. — Le chemin de fer dans une ancienne zone forestière. (Comparer avec la photo B. C. K. de 1928). Aspect caractéristique de la zone du rail dans le territoire de Port-Francqui. On y trouve côte à côte : la voie ferrée, la route et le village. Bande complètement déboisée et envahie par les fougères (Photo H. NICOLAÏ).



PHOTO 23. — Le chemin de fer dans le territoire de Mweka. Coupure nette et bien nettoyée au milieu de la forêt. Défrichage récent aux abords de la voie. (Photo J. JACQUES).



PHOTO 24. — Coupe de bois au nord de Kakenge (territoire de Mweka) à plus de quinze kilomètres du centre de l'exploitation. Les énormes grumes sont chargées sur des wagons qui les transporteront jusqu'à la scierie. (Photo J. JACQUES).

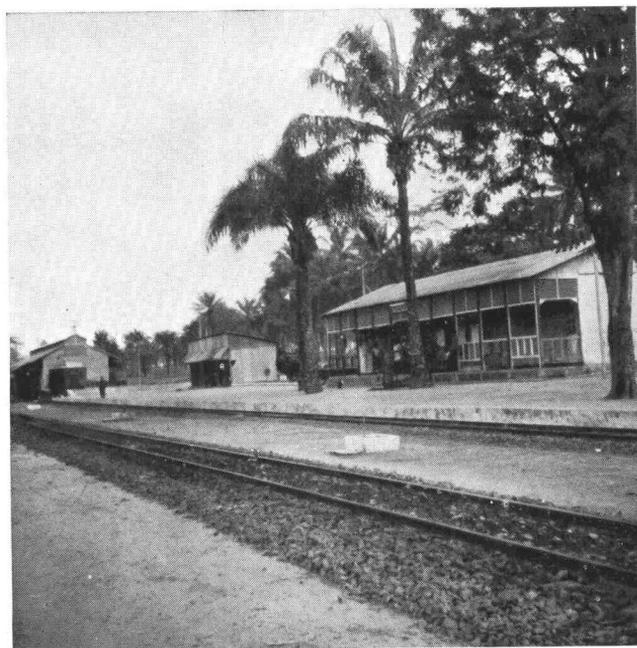


PHOTO 25. — Mweka. Aspect traditionnel de la gare B. C. K. (Photo H. NICOLAÏ).

l'on n'y pratiquera pas de cultures. L'hectare produit 450 à 600 stères de bois de chauffage.

La politique actuelle du B. C. K. en matière forestière n'a donc pas pour résultat de réduire l'extension générale de la forêt mais il se peut qu'autrefois la même prudence n'ait pas été aussi soigneusement observée. Quant aux besoins des agglomérations, leurs effets ont toujours été très localisés.

Le recul de la forêt reste dû essentiellement à l'extension des surfaces cultivées en rapport avec l'accroissement de la production et l'augmentation locale de la population. Les défrichements agricoles peuvent en effet détruire définitivement la forêt s'ils sont suivis de plusieurs années de cultures et si les feux de brousse passent régulièrement sur les jachères. L'exploitation du sol jusqu'à l'épuisement et le raccourcissement des jachères empêchent aussi la régénération de la végétation forestière. En dehors même de ces derniers cas, il suffit de penser que les cultures imposées, si l'indigène agit selon les recommandations du gouvernement, contraignent les 30.000 cultivateurs du Territoire de Mweka à défricher chaque année, en plus de leurs surfaces traditionnelles, 30.000 fois 36 ares soit près de 11.000 hectares.

C. — Les exploitations forestières.

Les grandes exploitations forestières européennes sont évidemment en bordure du rail. Les « coupeurs de bois » sont établis dans la région de Mweka et surtout dans celle de Mwene Ditu. Il est bien rare d'ailleurs que le colon agricole ne produise pas aussi du bois puisqu'il doit entreprendre des défrichements. Il vend le bois de chauffage et débite parfois les grumes dans sa propre scierie qu'anime un petit moteur à essence ou à vapeur. Mais de telles exploitations n'ont qu'une im-

portance dérisoire. Il existe par contre des entreprises spécialisées dans l'exploitation forestière. Ainsi la présence de plusieurs scieries à Mwene Ditu et dans les environs contribue avec celle d'une usine d'égrenage du coton et d'une huilerie à faire naître dans un pays rural une agglomération d'aspect industriel.

Une place spéciale doit être réservée à l'énorme « Exploitation forestière du Kasai » (EXFORKA), filiale du B. C. K. et de l'Union Minière, qui s'est établie peu après l'achèvement du rail, en 1930, dans les environs de Kakenge. Ses concessions s'étendent sur près de 33.000 ha ; par différentes conventions, elle a reçu directement 7500 ha de la Colonie, la surface restante a été acquise par l'intermédiaire de l'American Congo Company qui possédait en effet un droit de choix sur 100.000 ha de terres vacantes de la province du Congo-Kasai en dehors de certains Territoires. C'est donc une grande entreprise européenne et certainement la plus grosse exploitation forestière de l'Afrique Centrale. Le centre même de l'exploitation comprend un quartier européen et de vastes installations d'une surface de 20 ha : centrale thermo-électrique, scierie, séchoirs, charpenterie, bureaux et magasins, le tout raccordé à la voie ferrée. La scierie fournit des produits très divers : 1200 m³ par mois dont les deux tiers sont fournis par les coupes de l'exploitation. Un vaste camp de travailleurs est établi à quelque distance et une cité indigène s'est développée en bordure de la route. Les blocs forestiers exploités actuellement sont assez éloignés car les environs de Kakenge, que couvrait autrefois une forêt dense, sont convertis en une savane improductive. En 1952 le bloc le plus éloigné se trouvait à l'extrémité d'une voie ferrée particulière tracée dans la forêt et longue de plus de vingt kilomètres (Photo 24).

La situation de toutes ces exploitations est assez étrange au point de vue économique. Leurs produits

doivent en effet subir un long transport par la voie ferrée avant d'atteindre les centres consommateurs qui sont surtout au Katanga. Il semblerait dans ces conditions que la seule production de grumes ne soit pas rémunératrice. Or certains exploitants se contentent de les amener simplement au rail sans aucun débitage préalable. La forte demande de bois de construction qui maintient des prix élevés ainsi que l'existence de tarifs ferroviaires favorables permettent au colon forestier une rémunération suffisante. Pourtant la scierie de Kakenge elle-même, qui fournit des produits de plus grande valeur, se plaint de l'éloignement des centres consommateurs.

Le facteur qui exerce l'influence la plus décisive sur la localisation des colons forestiers est la distance à la voie ferrée. Au-delà de 15 km, les frais d'acheminement des troncs vers la gare deviennent une charge considérable et élèvent dangereusement le prix de revient. Il n'y a guère que de grosses entreprises qui peuvent résoudre le problème ; l'Exforka par exemple, en construisant un chemin de fer particulier. D'autre part, les colons agricoles de la Cobelkat, dans la région de Kaniama, dont certains se trouvent à plus de 30 km du rail, ont trouvé une solution dans la création d'un pool qui permet de répartir les frais du transport total entre tous les bénéficiaires. L'agrandissement de la scierie de Kaniama assurera enfin la valorisation de leur production.

IV. Le rail et la vie commerciale.

La région du rail est un lieu privilégié pour les opérations commerciales ; les centres urbains sont nés du commerce autour des gares. Une éclosion de magasins a suivi et parfois accompagné la construction du rail. La voie était à peine posée à Luluabourg dans un site

désert que plusieurs commerçants s'établissaient à proximité. A Port-Francqui, il fallut interdire l'installation des commerçants par suite des difficultés de ravitaillement qui assaillaient le nouveau poste et l'on dut même expulser les Blancs qui s'y étaient établis en passant outre à l'interdiction.

La plupart des opérations commerciales de la province du Kasai se font en bordure du rail. On en aura plus nettement conscience si l'on sait que la région du rail fait 74 % du commerce contrôlé par la Banque du Congo belge dans la province du Kasai et que la ville seule de Luluabourg en fait 66 %.

C'est par la voie ferrée qu'arrive la majeure partie des vivres consommés par les Européens : la farine des pays tempérés, le beurre, les légumes et la viande du Katanga, les fruits de l'Afrique du Sud. Le train-courrier qui passe deux fois par semaine, et plus spécialement celui qui traverse le jeudi matin Luluabourg, débarque les vivres dans toutes les gares d'où un réseau établi par une grande compagnie de transports automobiles assure leur distribution dans toute la province. Les produits manufacturés et le matériel, surtout s'ils sont destinés à la partie de la province qui se trouve au sud du Sankuru, parviennent par le rail soit en passant par Matadi soit en arrivant par le Katanga. Les articles de traite destinés au marché indigène, les cotonnades européennes, les bicyclettes se dispersent dans les petits centres commerciaux à partir de la voie ferrée (Photos 25, 26 et 27).

Les productions locales sont écoulées par le chemin de fer mais leur faible valeur, qui ne permet que de courts trajets en camion, donne à l'éloignement par rapport au rail une importance économique considérable. A partir d'une certaine distance au nord du chemin de fer, la proximité d'une voie navigable peut exercer une influence prépondérante. La production locale se limite

en effet à trois types de marchandises : les vivres et les fruits de palme, le coton et le bois. Le bois de construction et la majeure partie du bois de chauffage proviennent des entreprises européennes. Le trafic vivrier consiste surtout en maïs et en manioc produits par les indigènes. Pendant le premier semestre de 1952, on a chargé dans les gares B. C. K. de Port-Francqui à Bukama, cette dernière gare exclue, 78.338 tonnes de produits dits « agricoles », c'est-à-dire 22.327 tonnes de bois, 24.530 tonnes de maïs, 6.600 tonnes de manioc en cossettes, 2.938 tonnes d'huile de palme, 3.998 tonnes de palmistes, 4.505 tonnes d'arachides, 3.401 tonnes de coton égrené, 2.352 tonnes de coton non égrené, 3.697 tonnes de graines de coton, le reste enfin (3.990 tonnes) comprenant haricots, riz, fruits, tourteaux, café, fibres de raphia. Ce n'est là évidemment que le chargement d'un semestre et, au mois de juillet, toute la récolte n'a pas encore été chargée. En 1951 en effet dans la province du Kasai, le B. C. K. a chargé 30.550 tonnes de maïs et 9.895 tonnes de manioc en cossettes. On a apporté, à la gare de Mweka, 4.729 tonnes de maïs et 911 tonnes de manioc, à Bakwa Kenge (Territoire de Mweka), 2.379 tonnes de maïs et 1165 tonnes de manioc, à Demba, 1969 tonnes de maïs et 2.565 tonnes de manioc, à Tshimbulu (Territoire de Dibaya) 57 tonnes de maïs seulement et 590 tonnes de manioc.

L'on s'aperçoit aisément que, si le trafic agricole du B. C. K. est important, ce n'est pas lui qui fait vivre la ligne. Les sources du trafic sont aux deux extrémités et la majeure partie du tonnage transporté par le B. C. K. ne fait que traverser le Kasai. Le trafic mensuel de Port-Francqui représente 30.000 à 35.000 tonnes dont la moitié à la montée, c'est-à-dire venant de Léopoldville-Matadi, et la moitié à la descente.

L'on ne s'étonnera pas de constater que le commerce de la zone du rail est presque entièrement entre les mains

des négociants européens, dont les activités prennent des formes diverses. Certains ne visent qu'à subvenir aux besoins de la clientèle blanche. D'autres vendent leurs marchandises aux indigènes par l'intermédiaire de petits magasins établis dans les centres commerciaux échelonnés le long des routes et gérés par des « clerks » indigènes. L'aspect de ces petits centres commerciaux est caractéristique. Dans le territoire de Mweka, par exemple, ils comprennent une série de grandes cases faites de tiges de palmiers avec un auvent devant la façade (Photo 27). Le tableau peut être pittoresque quand les marchandises sont exposées devant la hutte ou sur les parois extérieures et que le soleil fait briller les couleurs vives de ces ensembles bigarrés. La plupart des commerçants européens enfin s'occupent de l'achat de la production indigène de vivres, de bois et de régimes palmistes.

Mais l'indigène participe activement à la vie commerciale. Certains Noirs sont parvenus à mettre sur pied des magasins et à rivaliser avec leurs concurrents européens. Quelques-uns, très rares il est vrai, possèdent même leur propre camion.

La zone du rail est un lieu de grands marchés dont le rayonnement peut être lointain. On vient à celui de Luluabourg de cinquante kilomètres à la ronde. Enfin la région permet aux indigènes de pratiquer avec profit tous leurs petits trafics plus ou moins licites : vente et achat d'alcool, de poudre, de certaines armes. Tout un trafic est basé sur l'augmentation progressive des prix quand on se rapproche du Katanga. Les bois employés sur les trains de la ligne achètent dans la partie septentrionale du parcours des objets divers, des vivres et des fruits qu'ils sont sûrs de pouvoir revendre plus loin à un prix plus élevé. Selon des témoignages dignes de foi, la différence énorme du taux de la dot entre les centres du Katanga et la province du Kasai permettrait

une spéculation sur les mariages des femmes indigènes. Certains Noirs se procureraient une femme au Kasai en versant une dot importante et l'épouseraient officiellement. Mais arrivés au Katanga, grâce à un adroit jeu de papiers, ils « revendraient » cette femme à un célibataire moyennant un bénéfice très rémunérateur. Il convient de ne pas exagérer la fréquence de ces cas qui doivent être exceptionnels mais ils sont caractéristiques des problèmes du Katanga et des conditions économiques en bordure de la ligne qui montrent une décroissance progressive du niveau de vie quand on s'éloigne vers le nord.

V. Le rail et la colonisation européenne.

La présence d'une grande voie ferrée dont un des mérites est de conduire à une région où la population blanche est la plus dense du Congo belge, a suscité la colonisation agricole européenne. Celle-ci pourtant est restée très localisée.

A. — Les grands élevages.

Les élevages du Kasai et du Haut-Lomami sont étroitement liés à l'installation du rail dont ils ont suivi pas à pas la progression. Parmi les premiers trains qui circulèrent sur les tronçons partant de Bukama, il y eut plusieurs convois de bétail. Dès 1923, un grand « trek » amena depuis Bianco les 2389 bêtes que Barneth Smith s'était engagé à conduire au ranch de la Forminière sur la Luilu, dans le territoire de Kanda Kanda. Le trajet prit cinq mois car la nécessité de trouver des pâturages et d'éviter les zones infestées de mouches tsé-tsé imposait de longs détours. En 1925, un nouvel envoi (3500 têtes) fut acheminé jusqu'à Kamina par le rail. En 1924

un troupeau venu de Rhodésie (2.000 bêtes) et arrivé à Kamina par le chemin de fer parcourut 150 km pour s'établir dans la région de Sainte-Walburge (Territoire de Kamina).

L'installation de ces élevages coïncida avec la première période de prospérité des entreprises coloniales et par conséquent avec un accroissement considérable de la demande de viande.

Les grandes sociétés d'élevage se constituèrent vers 1924-25 et les sociétés minières contribuèrent à leur formation : 1924, création de l'Elakat (Compagnie d'élevage et d'alimentation du Katanga) dont la Grelco (Compagnie des Grands Élevages Congolais) fut la filiale avec son siège à Kimpanga (Territoire de Kamina); 1925, constitution de la S. E. C. (Société d'Élevage et de Culture) avec siège social à Dibaya ; 1928, Compagnie pastorale du Lomami avec son siège social à Élisabethville. De petites entreprises suivirent cet exemple mais, à l'exception de quelques-unes dont l'activité n'est plus d'ailleurs consacrée exclusivement à l'élevage, elles n'ont pas résisté aux nombreuses difficultés qui suivirent : crises économiques et épidémies. Dans la province du Kasai, en 1951, sur 66.689 bovidés, 46.355 (soit 69,5 %) appartenaient à de grandes sociétés, dont 34.143 à une seule d'entre elles, 15.501 (23,3 %) à des établissements religieux, 3.037 (4,5 %) à des colons indépendants et 1753 (2,6 %) à des indigènes. En 1949, trois sociétés d'élevage du Kasai et du Katanga comptent 93.613 têtes de bétail soit respectivement 32.616, 36.226 et 24.771. Elles s'étendent sur de vastes surfaces à la limite des Territoires de Dibaya et de Luisa, dans le Territoire de Kanda-Kanda au nord de cette localité et dans le Territoire de Kamina (région de Sainte-Walburge).

Ces grandes exploitations s'orientent surtout vers la production de bétail de boucherie. Elles produisent dans

le Kasai, en 1951, 2846 tonnes de viande sur pied sur les 3869 que fournit la province entière. Par contre sur les 257.820 litres de lait offerts à la consommation, elles n'en produisaient que 86.000 contre 115.388 par les colons indépendants. L'élevage prend donc dans ces conditions un caractère essentiellement extensif. Les troupeaux pâturent sur une savane pauvre que l'on n'améliore pas. Des kraals et des installations de dipping s'égrènent au milieu d'immenses paysages. L'on ne s'étonnera pas, si l'on connaît la médiocre valeur des pâturages tropicaux, des faibles rendements qui résultent de ces procédés de « ranching ».

B. — Les colons indépendants.

Les colons indépendants proprement dits sont peu nombreux : 51 pour tout le Kasai dont 12 dans le district du Kasai et 30 dans celui de Kabinda (la plupart dans les environs de Luputa-Lusuku) mais ils sont près de 50 pour le Territoire de Kaniama.

L'activité du colon européen peut revêtir des aspects très divers. Il y a par exemple le coupeur de bois qui groupe autour de lui quelques indigènes qu'il loge parfois dans un camp aux alentours de sa maison. Il produit des grumes et du bois de chauffage. Il peut posséder sa propre scierie. Certains sont parvenus ainsi dans la région de Mwene Ditu à constituer des entreprises qui utilisent même les services d'un personnel européen.

Le colon agricole proprement dit ne peut avoir d'activité trop spécialisée. En général il fera un peu de tout. Dans le Territoire de Mweka, il ne pourra se contenter par exemple des revenus de sa plantation de palmiers élaeis ou de caféiers. Ces bases sont trop fragiles pour une petite exploitation. Il achètera la production indigène de régimes palmistes, il sera commerçant et ses magasins vendront à ses travailleurs et aux Noirs des

environs ; écoulera le bois provenant de ses propres défrichements et exploitera éventuellement un bloc forestier.

Le colon agricole s'intéresse particulièrement à l'élevage, surtout à l'élevage du bétail de boucherie, mais, s'il se trouve suffisamment rapproché d'un centre urbain, il recherche la production laitière. Ses procédés restent cependant extensifs comme ceux des grosses exploitations.

C. — Une région de colonisation blanche : le pays de Kaniama.

Les exploitations de Kaniama dans le Lomami sont devenues un foyer de colonisation blanche. L'expérience toute récente présente le plus grand intérêt. C'est après la dernière guerre, en 1947, que le Comité Spécial du Katanga, dans le but de faciliter et de développer l'installation d'agriculteurs belges dans la colonie, créa la Cobelkat (Colonisation belge au Katanga). Cette société aide à l'installation de colons sur des terres déterminées et leur fournit un crédit important qui leur permet de s'équiper de la manière suffisante. D'autre part elle met au service du colon une ferme expérimentale, la ferme de Kasanga, un service vétérinaire et de petites usines de transformation des produits de l'agriculture et de l'élevage. Elle assure enfin l'écoulement de ces produits. Dans le cadre de la Cobelkat, les colons ne sont pas isolés, mais pratiquent une politique économique commune ; l'association ne prend pourtant pas la forme d'une véritable coopérative. Malgré l'utilisation de certains instruments communs, ils restent complètement indépendants.

Le Comité Spécial du Katanga a concédé à la Cobelkat 52.000 hectares de terres entre le Lubilash et la Lubishi, de part et d'autre de la voie ferrée, mais surtout au Sud-Ouest. La Cobelkat a déjà installé à ce jour plus de qua-

rante colons, chacun sur une concession de 500 ha. Avant de s'établir définitivement, le nouveau colon accomplit un stage d'un an dans la ferme-modèle de Kasese, construite sur un haut plateau à 35 km de Kaniama. Cette ferme se trouve sous la direction d'un agronome. Sa fonction est en partie expérimentale, elle possède des hangars à sécher le tabac, des pépinières de tabac, un troupeau de 1.200 têtes et elle fournit aux colons les animaux reproducteurs, bovins ou porcins dont ils ont besoin. C'est pendant ce stage que le nouveau colon choisit de septembre à janvier sa propre concession parmi les blocs de 500 ha délimités dans le pays.

L'originalité de l'expérience de la colonisation dirigée par la Cobelkat fait son intérêt. Les colons ne sont pas livrés à eux-mêmes. Il est évidemment trop tôt pour pouvoir tirer des conclusions définitives sur l'œuvre réalisée. Jusqu'à présent celle-ci semble une réussite car, après cinq ans seulement, plusieurs colons sont parvenus à rembourser ou sont sur le point d'avoir remboursé les prêts qui leur avaient été accordés.

Il faut noter que le choix du site a été particulièrement heureux. Non seulement la région était peu peuplée (20.000 indigènes sur une surface de 18.000 km² soit 1,1 habitant par km²), ce qui n'a pas posé des problèmes d'expropriation, mais de plus le sol paraît d'une fertilité inhabituelle. Une grande partie de la région est constituée en effet par un massif de roches gabbro-dioritiques très basiques passant en bordure à une tonalité ; les sols rouges et ocres qui en dérivent sont parmi les meilleurs du district. Fait peu répandu au Congo belge, leur acidité est faible ; à une profondeur de 25 cm, le pH est 6,8. La fertilité de ces sols rouges pourrait poser le problème suivant : pourquoi les indigènes n'occupaient-ils pas ces sols particulièrement riches avant l'arrivée des Européens ? Il est impossible de donner une réponse correcte à cette question tant que l'histoire du peuple-

ment ne sera pas mieux connue (il est douteux qu'elle puisse jamais l'être). Mais peut-être le problème ne se pose-t-il pas, car l'agriculture indigène, agriculture itinérante, pratiquant de longues jachères, agriculture de subsistance nourrissant de faibles densités de population, n'avait ni le souci ni le besoin de rechercher d'excellentes terres.

Pour le voyageur qui atteint le pays par le chemin de fer ou par la route, l'aspect est relativement boisé. Cette impression n'est pas confirmée par les photographies aériennes qui indiquent de grandes étendues de savanes. L'abondance des bandes boisées montre cependant que la vocation forestière est évidente.

En somme le cadre physique est favorable. Le principal obstacle à la colonisation fut sans doute la présence de ces bandes forestières dont l'ombre recérait de nombreuses glossines très dangereuses pour le bétail des exploitations. L'élevage des bovins a exigé le déboisement soigneux des vallées proches des terrains de pâture pour éliminer efficacement, selon des méthodes particulières, les vecteurs des trypanosomiasés animales. Ce procédé, très efficace, a malheureusement l'inconvénient de compromettre la fertilité de surfaces importantes exposées à l'érosion sans couverture végétale.

L'expérience de la Cobelkat sera très certainement riche d'enseignements car le souci des dirigeants et des colons est de réaliser dans ce pays tropical un mode intensif d'exploitation du sol. Ainsi l'élevage est orienté vers la production de lait ou plutôt de beurre et non vers celle de viande de boucherie. Une partie du bétail est nourri sur des prairies artificielles ou sur des savanes améliorées. Les environs de Kasese présentent ainsi, sous le ciel tropical, un paysage de prairies entourées de clôtures qui rappelle celui de nos pays. Chaque tête de bétail laitier exige 2 à 3 ha mais par l'amélioration

des pâtures et la pratique de la stabulation, on croit qu'elle pourra se contenter d'un ha.

Quant à l'activité agricole proprement dite, elle s'oriente vers la polyculture. Les produits doivent être variés. Les cultures qui pourraient difficilement résister à la concurrence de l'agriculture indigène sont déconseillées. Par contre la production de légumes et de fruits pour la consommation européenne se révèle rémunératrice. Le colon élève aussi des porcs ainsi que de la volaille pour la production d'œufs. Il ne néglige pas les revenus accessoires que lui procure la vente du bois provenant de ses défrichements. Nous avons déjà vu que l'organisation d'un « pool » permet même aux exploitations situées loin du rail d'écouler les grumes et le bois de chauffage.

Jusqu'à présent, c'est une culture particulière qui a fortement contribué à la prospérité du pays. La culture du tabac qui a été entreprise à Kaniama dès les débuts de la compagnie, a remporté un réel succès. Les anciens colons du Lomami poursuivaient déjà depuis plusieurs années des efforts dans cette direction. En 1943, soit quatre ans avant la création de la Cobelkat, une station expérimentale de l'Inéac s'ouvrit près de Kaniama à Mwadi-Kayembe et étudia spécialement l'acclimatation du tabac dans la région.

« Les risques, que faisait planer au début la présence de la frisolée, réussirent à être éloignés, probablement par l'adoption de mesures préventives draconiennes, tel l'entretien autour des pépinières et des plantations de profondes bandes de terrain parfaitement défrichées et maintenues dans cet état pendant toute la période de végétation du tabac, tel aussi probablement l'écartement systématique comme terrain de plantation, de tout emplacement suspecté d'avoir été cultivé auparavant par l'indigène » (1).

(1) R. VAN LEER, Considérations sur quelques aspects de l'expérimentation culturale du tabac du Lomami. *C.-r. du Congrès scientif. d'Elisabethville* ; 50^e anniv. C. S. K. ; vol. IV, t. I. *Travaux de la Commission agricole, zootechnique et forestière*. Communication n° 65, pp. 197-207.

Actuellement Kaniama ne produit qu'une seule catégorie de tabac : la variété Sumatra. D'abord cultivé en pépinières, le tabac est planté au début de la saison des pluies. Chaque plant fournit quatre types de feuilles (zandblad, voetblad A, voetblad B et middelblad). Récoltées très soigneusement, elles sont séchées une première fois, enfilées et suspendues dans de vastes hangars de paille aérés par de nombreux clapets et construits d'après le type indonésien originel. Dans ces séchoirs, le tabac subit une première fermentation au terme de laquelle chaque colon réunit ses feuilles en manoques qu'il entoure d'un lien de raphia de couleur déterminée. Les lots sont reçus à Kaniama et entreposés dans un vaste hangar où toute la production est soumise à une seconde fermentation pendant plusieurs semaines, puis triée. Les feuilles sont cataloguées en trois longueurs et dans chaque longueur en quatre qualités car l'absence de spécialistes indigènes ne permet pas une classification aussi poussée qu'à Sumatra. Les différentes colorations des liens de raphia permettent toujours d'identifier le lot de chaque colon.

Douze cents balles de 80 kg, soit approximativement 100 tonnes, sont expédiées chaque année vers Anvers où la production de chaque colon est négociée et vendue séparément. Ainsi, bien qu'une partie des opérations de transformation se fasse dans un établissement commun, l'écoulement de la production ne se fait pas sur un mode typiquement coopératif, chaque colon conservant son indépendance. Les feuilles récoltées et traitées à Kaniama sont utilisées comme capes de cigares

Il est permis de se demander si cette production si particulière représente une base stable de revenus pour les exploitations de la région. Jusqu'à présent le haut prix du tabac a permis des récoltes très rémunératrices qui ont influencé favorablement les débuts de la colonisation. Cette situation est-elle économiquement sai-

ne ? Les colons ont bénéficié en effet pendant ces dernières années de diverses circonstances favorables dont l'absence de concurrence de Sumatra par suite des conséquences de la guerre et les cours élevés mondiaux. Mais il faut toujours craindre la spéculation dans le cas d'une production aussi spécialisée. Il est à redouter que le colon, encouragé par les bénéfiques exceptionnels d'une année favorable, n'exagère la part relative de cette culture dans son exploitation, rendant ainsi celle-ci excessivement fragile. Déjà la baisse considérable du prix du tabac en 1951 a touché sensiblement certains colons.

La station que l'INÉAC a créée à Kaniama à la fin de l'année 1948 se livre à différentes expériences pour étudier les possibilités d'acclimatation d'autres variétés. L'avenir du Lomami serait, selon M. Van Leer, dans le tabac à couper, Barley et Virginie pour les cigarettes et Havane pour les cigares.

L'activité de la Cobelkat présente encore un intérêt géographique par un autre aspect. Elle a provoqué l'apparition d'une petite ville européenne, d'une bourgade plutôt, à peine née mais qui semble promise à un certain développement. Kaniama, point de contact de la compagnie et du chemin de fer B. C. K., représente un poste administratif, commercial et industriel où les produits des colons sont transformés, emballés et expédiés.

Un vaste hangar est équipé pour le traitement de toute la production de tabac du pays. Une scierie débite les grumes. Une menuiserie fabrique des charpentes et des meubles pour les besoins régionaux. Un magasin établi sur un mode coopératif vend aux colons tous les produits dont ils peuvent avoir besoin : articles de traite, produits alimentaires pour le personnel indigène, nourriture pour le bétail, quincaillerie, etc... Une petite centrale fournit l'énergie électrique. Une laiterie en

voie d'installation produira du beurre avec la crème recueillie dans chaque exploitation.

Sur cet ensemble d'activités sont venues se greffer une série de fonctions dépendant de la colonie : service vétérinaire, services administratifs depuis l'érection de la région en territoire en 1952. Un hôpital est en voie d'achèvement ainsi qu'un nouvel hôtel.

Une bourgade est née ainsi en l'espace de quelques années. Auparavant Kaniama ne comptait comme population européenne que le représentant du C. S. K., un commerçant et leurs familles. La colonisation agricole a permis le développement d'une bourgade urbaine, c'est-à-dire d'une capitale régionale.

CHAPITRE V

Les villes du rail.

INTRODUCTION.

- I. *Caractères généraux des agglomérations urbaines de la région du rail.*
 - Aspect et importance.
 - Les sites.
 - Les problèmes urbains.
 - Les fonctions.
- II. *Étude sommaire de quelques agglomérations du rail.*
 - Demba.
 - Tshimbulu.
 - Kamponde.
 - Luputa.
 - Mweka.
 - Les agglomérations de colons : Kaniama et Mwene Ditu.
- III. *Port-Francqui.*
 - Le site.
 - Le développement historique.
 - L'aspect et les activités.
 - Problèmes et avenir de Port-Francqui.
- IV. *Kamina.*
 - Le site.
 - Le développement historique.
 - L'avenir.
- V. *Luluabourg.*
 - L'origine du premier Luluabourg.
 - Naissance et développement de l'actuel Luluabourg.
 - Le site de la ville actuelle.
 - Le plan.
 - La population et ses activités.
 1. La population blanche.
 2. La population noire.
 - Les problèmes de Luluabourg et l'avenir.

Introduction.

Les villes sont les manifestations les plus frappantes de la présence européenne en Afrique centrale. Celles du Kasai et du Lomami (pour la localisation, voir fig. 1) qui jalonnent le tracé du B. C. K. sont récentes puisqu'elles sont apparues après la construction du rail. Leurs fortunes ont été diverses. Les unes n'ont guère évolué depuis leur création et n'ont pas tenu les espoirs que parfois l'on avait mis en elles. Les autres ont eu un développement brillant et se sont hissées au niveau de villes importantes à l'échelle africaine. Certaines viennent à peine d'éclorre.

Le rail a été un actif créateur de villes ; les gares sont des lieux privilégiés pour le commerce et des centres stables capables d'attirer une population nombreuse. Les cheminots que le rail emploie en permanence constituent le germe autour duquel une population urbaine peut se développer. De nombreux centres urbains, le plus souvent sortis du néant, sont nés du chemin de fer. Les villages étaient peu nombreux aux environs immédiats du tracé puisque celui-ci se cantonnait sur le plateau et la ligne de crête, sites que ne recherchaient pas les indigènes qui préféraient plutôt les versants ou les faîtes secondaires. Parfois même le pays était presque vide. L'exemple de Luputa est démonstratif. C'est sur l'intervention du directeur de la compagnie, préoccupé par la faible densité de la population, que le gouverneur de la province accepta d'y installer un relégué politique de Kabinda, le chef Luputa, et lui permit d'emmener avec lui ses partisans et sa famille. Comme le nouveau village bénéficiait de privilèges de fait en matière de corvées, il se développa au détriment des villages du chef autochtone. Le site de Kamina était

désert ; sur celui de Port-Francqui, seul un petit poste à bois groupait quelques cases au bord du Kasai.

Le rail, en même temps qu'il créait des villes nouvelles, ruinait des villes nées dans les débuts de l'intervention européenne. Des localités trop éloignées ont vu décroître leur importance. Luebo a vu son développement s'arrêter. Des agglomérations nées en bordure du chemin de fer ont doublé de vieux postes et en ont repris peu à peu les fonctions. L'administrateur du Territoire des Bakuba a quitté Mushenge, la capitale, pour s'établir à Mweka, centre B. C. K., ce qui fut assurément très important (et peut-être regrettable) pour l'évolution ultérieure de ces populations. Luluagare créée pour desservir Lulubourg l'a bientôt supplanté (voir plus loin). Dès 1932, Luluagare remplissait officieusement le rôle du chef-lieu avant de prendre finalement son nom tandis que le vieux Malandji déclinait pour ne plus être bientôt qu'un souvenir. C'est au détriment de Lusambo, l'ancien chef-lieu de la province, que Lulubourg a développé son rôle administratif. D'une manière analogue, Kamina a remplacé le poste de Mato, trop éloigné de la voie. En 1952, le chef-lieu du Territoire de Kanda-Kanda s'est transporté à Mwene Ditu, sur le chemin de fer. La compagnie du B. C. K. a joué un rôle actif dans ces déplacements ; elle y a poussé très souvent, ses besoins en main-d'œuvre et en vivres la rendant favorable à tout rapprochement des centres administratifs.

I. Caractères généraux des agglomérations urbaines en bordure du rail.

L'aspect et l'importance.

Les agglomérations de la zone du rail se conforment au schéma classique de la ville coloniale qui oppose les quartiers européens spacieux et souvent luxueux,

aux quartiers africains et aux camps de travailleurs très simples, sinon pauvres. Ces éléments sont rigoureusement distincts, séparés parfois, comme à Luluabourg, par de larges bandes non bâties.

Comme dans les villes minières, le *camp* tient souvent une large place puisqu'il peut abriter une population de plus de mille personnes. Le B. C. K., qui est toujours l'entrepreneur le plus important, continue la tradition katangaise en établissant de vastes quartiers de maisons régulièrement alignées, qui se subdivisent eux-mêmes en blocs d'aspects très différents selon l'âge des bâtiments et la fonction de l'occupant : petites cases de pisé et de chaume, étroites et sombres, qui datent des premières années, maisons modernes en briques à deux ou trois pièces que l'on réserve aux vieux travailleurs fidèles et aux « évolués ». La présence d'une salle de réunion, d'une école, d'un emplacement pour le cinéma et d'un hôpital en fait un organisme urbain complet. Le pittoresque n'est pas absent lorsque le camp est établi, comme à Mweka, dans une luxuriante palmeraie. Le plus souvent, pourtant, l'aspect est morne.

La *citè indigène* a l'apparence d'un grand village qui s'est développé sur un plan en damier au lieu de s'allonger simplement au bord de la route. Chaque casier du damier est subdivisé en petits lots. Les maisons, le plus souvent du type « baluba », ont des dimensions généralement plus vastes qu'à la campagne. Les cases composent des ensembles assez agréables autour de l'église catholique, du temple protestant, des écoles missionnaires, des salles de réunions, des débits de boisson. Des boutiques attestent la présence de commerçants et d'artisans indigènes. Sur une vaste place réservée au marché public affluent aux jours d'activité les paysans et surtout les paysannes qui viennent parfois de plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde.

La *ville européenne* étale ses larges avenues selon



PHOTO 26. — Un arrêt du train-courrier. C'est au cours de ces haltes que les voyageurs indigènes se ravitaillent auprès des villageois accourus le long de la voie. (Photo J. JACQUES).

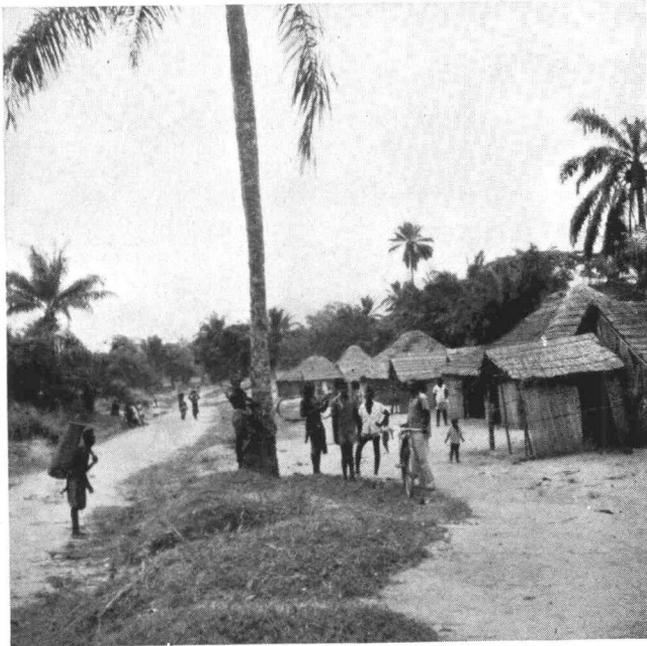


PHOTO 27. — Centre commercial sur la route de Bulape à Mushenge. Aspect très différent de celui des villages bakuba autochtones. (Photo H. NICOLAI).

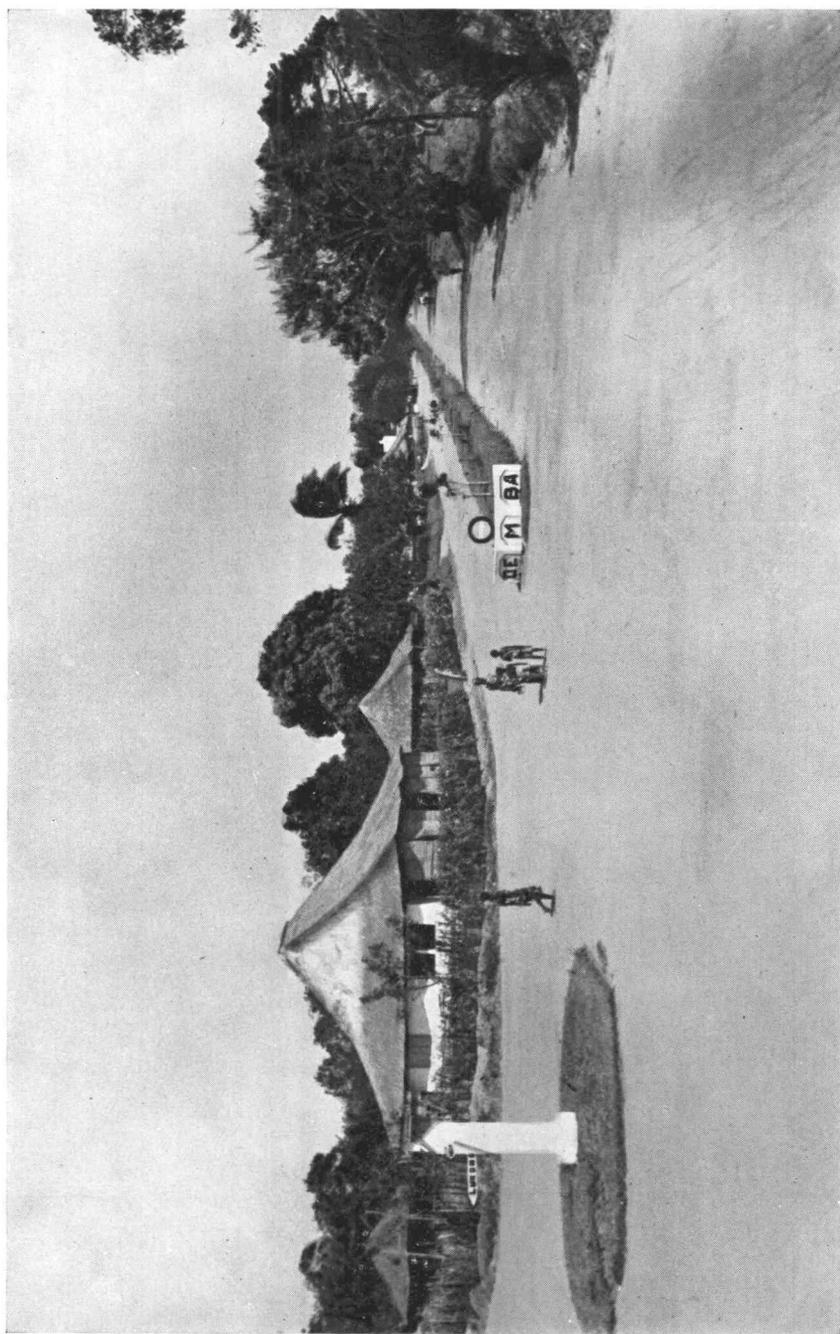


PHOTO 28. — Un petit centre européen en bordure du rail : Demba. L'entrée du poste. (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).

un plan plus ou moins rigoureux. Les façades blanches, les immeubles aux formes rectangulaires, le béton des chaussées, tout affirme une « civilisation du minéral » qui s'oppose à la « civilisation du végétal » indigène. A côté des immeubles administratifs, le quartier commerçant est le plus typique des villes congolaises avec des magasins de traite où l'empilement hétéroclite des marchandises ne manque pas de pittoresque. Un groupe de magasins contigus se consacre à la clientèle indigène, d'autres magasins s'adressent spécialement aux acheteurs européens.

Ces agglomérations apparaissent modestes à qui vient d'Europe. En réalité, au point de vue congolais, leur importance n'est pas négligeable. La population européenne est toujours très faible sauf à Luluabourg qui, avec ses 1440 habitants en 1952, se range parmi les grandes villes congolaises. 570 Européens font de Kamina une agglomération déjà notable. Pour les autres localités, les habitants d'origine européenne sont presque toujours moins de 200.

Les quartiers indigènes sont plus densément peuplés. Les agglomérations urbaines de la province du Kasai situées en bordure de la voie ferrée totalisent à peu près 50.000 habitants. Luluabourg est la plus peuplée avec 26.550 habitants, faubourgs compris ; puis viennent Port-Francqui (5160) et Mweka (4899). Les autres localités ont généralement moins de 2.500 âmes sauf Domi-ongo (2.800) et Tshimbulu (2.500).

Les sites.

Toutes ces agglomérations sont remarquables par la monotonie de leurs sites. Nées du chemin de fer, elles ne pouvaient apparaître que sur un plateau. Le rail en effet suit une ligne de faite, contourne les têtes de vallée et, de Tshimbulu à Port-Francqui, ne traverse

que quelques rivières peu importantes. D'autre part ces localités se sont développées autour des gares. Or celles-ci ne pouvaient s'établir avec le minimum de terrassements que sur des paliers horizontaux.

Ces villes sont donc apparues sur de hautes surfaces sableuses où la morsure d'une érosion vigoureuse laisse de larges et profondes cicatrices semi-circulaires fréquemment envahies par la forêt. (Fig. 20, 21, 22 et 26). Les étendues utiles sont ainsi très réduites. Lors de l'établissement d'un projet de lotissement du futur centre commercial de Tshimbulu, la colonie estima que les réserves demandées par le B. C. K. seraient, sinon trop vastes, du moins mal choisies car elles ne laissaient que très peu de terrain disponible pour le développement du poste en raison du caractère du relief. Le plan de Luluabourg est celui d'une agglomération dont l'extension territoriale a dû se soumettre à d'impérieuses conditions de site. La gare de Kaulu, dans un pays pourtant plus ouvert, est menacée par les progrès d'une tête de vallon en forme de cirque. Certaines localités ont cependant pu trouver des conditions moins impératives. Kamina peut s'étendre sans restriction sur les vastes plateaux quasi horizontaux du Lomami, tout au moins vers le nord (Fig. 24).

Une agglomération se distingue par l'originalité de son site. Il s'agit de Port-Francqui, à l'extrémité d'un promontoire, sur une haute terrasse entre le Kasai et la Lutshwadi. Mais il y a ici deux sites très différents : celui de la gare dans la vallée au bord du fleuve et celui de l'agglomération (Fig. 23).

En somme uniformité des paysages urbains et uniformité des sites. Uniformité aussi des populations urbaines. La population européenne présente partout les éléments caractéristiques : fonctionnaires belges, missionnaires, agents des compagnies de transport et des compagnies commerciales, commerçants portugais, italiens ou juifs.

Retenons surtout la remarquable homogénéité de la population indigène. Certes, les cités indigènes et les camps sont un fouillis de « races », mais il faut souligner dans l'ensemble l'importante supériorité numérique des individus d'origine baluba, quel que soit le territoire où l'agglomération s'est développée, quelle que soit la nature du noyau initial. C'est elle qui fait la grande parenté de toutes les localités du rail. La cité indigène de Luluabourg qui s'est développée au cœur du pays luluwa compte 57 % de Baluba et seulement 26 % de Luluwa. On estime à plus de 80 % la part des Baluba et des Balubaisés dans la population du centre de Port-Francqui, c'est-à-dire dans une région autrefois bakelebakuba.

Les problèmes urbains.

Les villes du rail ont en commun de nombreux problèmes. Elles doivent tenir compte dans leur extension des caractères de leur site qui les rendent particulièrement sensibles à l'érosion tropicale. Nous avons déjà esquissé ce problème dans nos considérations sur la morphologie du pays (voir Ch. I.). Nous en reparlerons avec quelque détail à propos de Luluabourg.

La préoccupation majeure est d'un autre ordre : il s'agit du ravitaillement des travailleurs indigènes. Quand la cité est encore peu développée, le Noir exploite parfois un champ à proximité sur une terre dont il n'a pas très souvent la jouissance légale. Cet appoint devient très difficile à obtenir dès que l'agglomération prend quelque importance.

Heureusement le problème du ravitaillement n'est pas trop aigu dans les villes du Kasai, d'abord parce qu'aucune d'elles n'a pris à ce jour un développement démesuré, ensuite parce qu'elles se trouvent dans un pays rural encore très peuplé. La production vivrière des Territoires immédiatement voisins suffit actuellement aux

besoins. Il est même significatif que les localités urbaines parviennent à se ravitailler sans la moindre intervention des autorités sauf dans le cas des travailleurs groupés dans des camps. Il n'empêche qu'il y a là un équilibre assurément fragile dont la conservation inquiète les autorités, préoccupées par l'augmentation rapide de la population de certains centres comme Luluabourg.

D'autre part, les prix des produits vivriers pratiqués par les revendeurs sont souvent anormalement élevés, ce qui augmente dangereusement le coût de la vie urbaine. Sur le marché de Luluabourg, le prix des cossettes de manioc achetées à la même source peut varier du simple au double et même au triple suivant le revendeur. Le prix du manioc est passé de 2,5 F le kilo en 1950 à 3 fr en 1951. Les loyers enfin sont très chers. D'autre part, les matériaux de construction, qui donnent lieu à un commerce très actif mais dangereusement menu, sont très coûteux : branchages, rondins, paille, nattes.

La ville européenne a ses problèmes particuliers. L'établissement d'une bonne voirie n'est pas sans susciter certaines difficultés ; le plan de la localité est établi souvent sur des mailles trop lâches et les habitants européens sont trop peu nombreux pour supporter les frais énormes des travaux d'aménagement. Ces difficultés se font sentir surtout lorsque la ville tend à se fractionner en quartiers distincts éloignés les uns des autres mais elles n'atteignent jamais un stade critique.

Les fonctions.

Les agglomérations de la région du rail sont avant tout des centres administratifs et commerciaux. La majorité des Territoires traversés par la voie ferrée ont aujourd'hui leur chef-lieu sur le rail. Souvent le vieux centre trop éloigné a été abandonné au profit du nouveau. Ces localités régissent en même temps le commerce

local des marchandises destinées à l'indigène et des produits destinés aux Européens. Ce sont en somme, aux points de contact des routes et du rail, des relais qui desservent tous les magasins de l'intérieur. On y trouve les succursales et les bureaux régionaux des firmes commerciales congolaises à côté des boutiques d'articles de traite.

Bien que les caractères communs soient nombreux, les nuances sont importantes. Certains centres sont devenus de véritables villes aux fonctions complexes avec même une amorce d'industries urbaines. C'est le cas de Luluabourg, « grande ville » à l'échelle congolaise. Ce sera sans doute celui de Kamina, « grande ville » en puissance si l'on en croit la rumeur publique et certains avis mieux autorisés. Par contre d'autres localités sont plus spécialisées. Port-Francqui ne vit que du chemin de fer. La vie administrative et commerciale n'y supporte pas encore la comparaison avec l'activité débordante du port. Ces trois agglomérations réclament une étude plus détaillée. Nous l'entreprendrons plus loin mais il est bon d'abord de passer en revue les localités de la région du rail et d'en établir une classification sommaire d'après l'importance et la variété de leurs fonctions.

II. Étude sommaire de quelques agglomérations du rail.

Certaines agglomérations sont de simples centres commerciaux au voisinage d'une gare. Ainsi Luputa, Kamponde et Tshimbulu. On pourrait y joindre Demba dont l'importance est très minime mais qui joue un rôle administratif.

Des localités sont plus complexes et peuvent présenter, à côté de ces diverses fonctions, une particulière importance de la fonction ferroviaire. Ainsi Mweka et Port-Francqui. Mwene Ditu, avec ses petites usines et ses colons forestiers, représente un cas original.

Demba (Photo 28).

Demba se range dans les localités purement administratives et commerciales où l'activité ferroviaire est assez réduite. Demba reste en somme un « poste » mais un poste dont l'emplacement actuel se trouve dans la dépendance du rail.

Car il ne s'agit pas de l'extension du vieux centre européen du pays, la mission catholique de Demba fondée en 1908, mais d'une localité distincte née beaucoup plus tard. En effet, les caractères du relief ne permirent pas l'établissement d'une gare à proximité immédiate de la mission. La gare fut aménagée à quatre kilomètres plus au sud ; c'est là que des commerçants vinrent se grouper le long de la grand-route peu après la construction et c'est là que lors d'une réforme administrative récente, on décida d'établir le chef-lieu d'un nouveau territoire. Le poste lui-même vient donc d'être créé, ce qui explique un plan soigné qui ménage des ronds-points et de larges pelouses, mais qui n'est encore qu'une trame vide. Le seul quartier vraiment habité est à proximité de la gare sur un des bords de la route où se disposent les magasins et les comptoirs de traite (Photo 28).

Tshimbulu (Fig. 20).

Tshimbulu représente le cas d'une agglomération purement commerciale auprès d'une gare. Elle n'a pas encore repris à Dibaya, distant d'une dizaine de kilomètres, son rôle administratif. Il est très probable d'ailleurs qu'elle ne le lui ravira pas. A l'origine, le centre fut créé par la Colonie pour desservir le poste de Dibaya mais son rôle s'élargit considérablement lorsque la localité devint le lieu d'un important trafic de transit. Tout le matériel destiné aux exploitations diamantifères de Bakwanga — camions, grues, bulldozers, pelles méca-

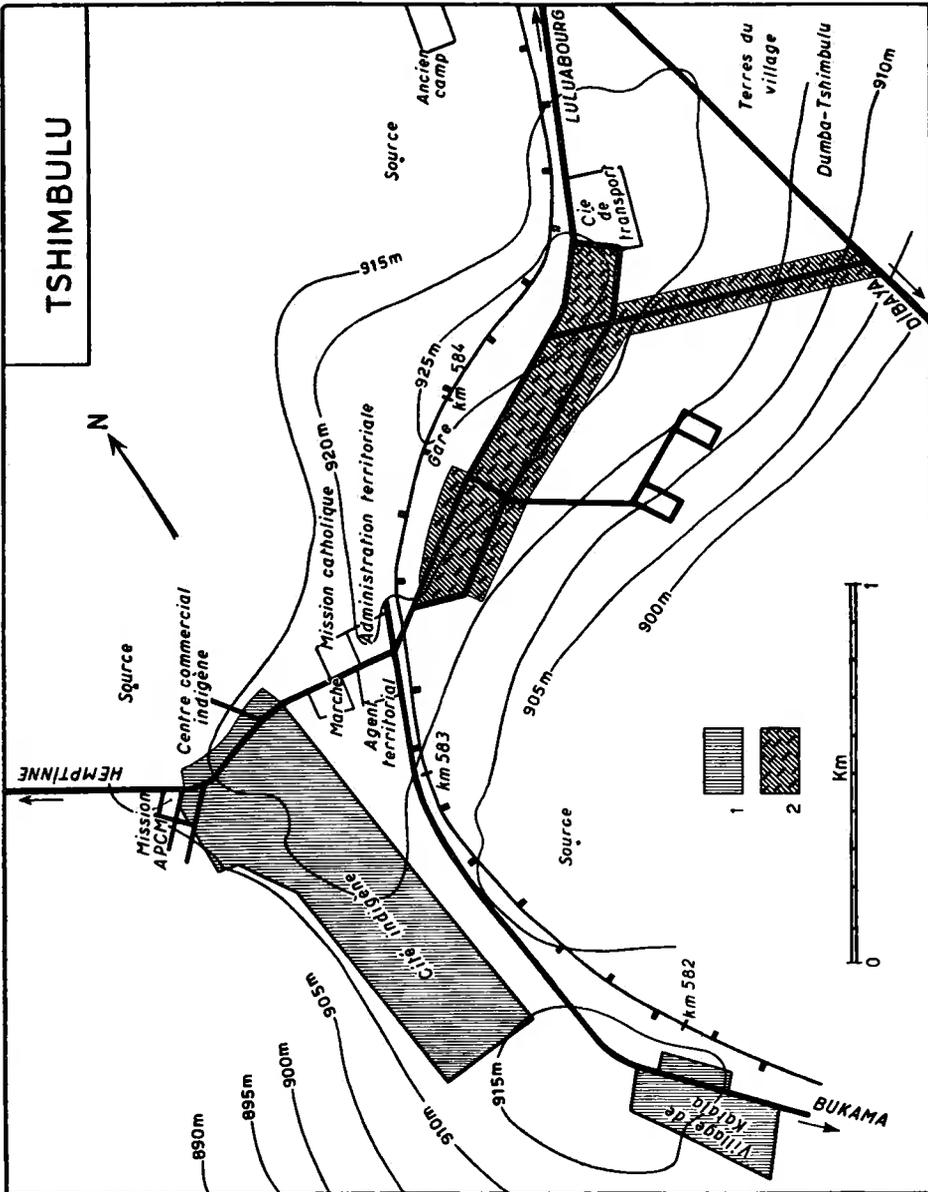


Fig. 20. — Tshimbulu. 1. Quartier indigène. — 2. Quartier européen.

niques, etc... — est déchargé dans la gare. Une entreprise privée de transport automobile, née dans le centre même, en assure la livraison. Il est curieux de constater que ce trafic considérable se fait dans un seul sens, celui de Tshimbulu vers Bakwanga. En effet rien ne sort par la route de la cité diamantifère dont la production est évacuée par avion. La gare ne reçoit donc de l'intérieur que les produits agricoles indigènes.

On retrouve dans les premières années du poste, un autre aspect du rôle de transit de Tshimbulu : un relais pour les travailleurs indigènes. La Forminière y rassemblait dans un camp les ouvriers recrutés dans ce pays peuplé avant de les envoyer dans ses exploitations du Haut-Kasai.

En dehors des maisons du cantonnier B. C. K. et de l'agent territorial, les constructions de Tshimbulu sont toutes des magasins et des habitations de commerçants. Une cité indigène en accroissement constant se développe au sud-ouest de la ville.

Kamponde est une autre agglomération-gare où aboutit la route importante de Luisa et de Kapanga qui conduit non loin du rail à de grands élevages européens. Kamponde vit du transit mais l'agglomération à peine développée se réduit à quelques maisons.

Luputa (Fig. 21).

Luputa rappelle Tshimbulu et Kamponde mais avec, peut-être, une importance plus grande de la fonction ferroviaire concrétisée par la présence d'un dépôt de matériel. Comme Tshimbulu, c'est un nœud routier. Le poste, bâti sur un plateau aux ondulations assez douces, se limite à une rue allongée, bordée de magasins et parallèle à la voie ferrée. Seules les maisons du personnel européen de la gare se détachent légèrement de l'ensemble.

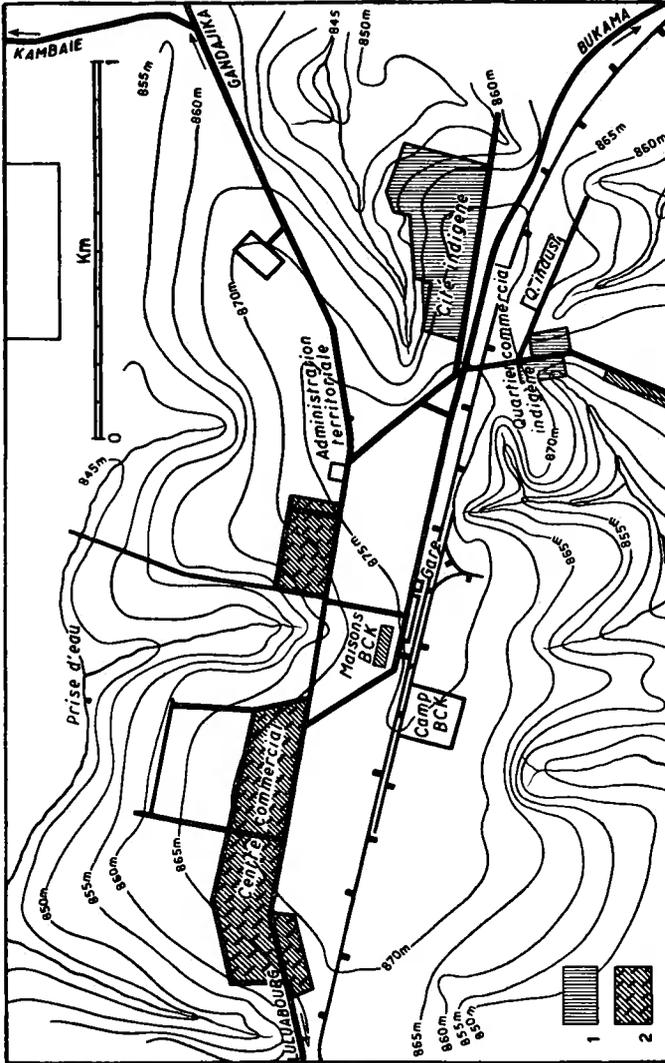


Fig. 21. --- Luputa.
1. Quartier indigène. — 2. Quartier européen.

Luputa est un centre commercial très actif qui possède l'avantage de desservir un pays agricole prospère où le niveau de vie dépasse la moyenne de la province. A quelque distance au nord du rail s'étendent les paysannats de Gandajika, où vit une population dont les revenus agricoles sont parmi les plus élevés du Congo belge ; d'autre part les agriculteurs indigènes de la partie septentrionale du territoire produisent de bonnes récoltes de coton et sont par conséquent dotés d'un pouvoir d'achat notable.

Dès le milieu de la saison sèche, les camions drainent le coton vers Luputa, qui distribue en retour cotonnades imprimées, articles de traite et bicyclettes dont le nombre grandissant est le signe de l'augmentation du revenu agricole. Le commerce local très prospère se trouve aux mains d'Israélites originaires de Rhodes, qui forment la majeure partie de la population européenne du poste.

Mweka (Fig. 22).

Une agglomération comme Mweka présente déjà une grande complexité tout en réservant à la fonction ferroviaire une place très importante. Sur un plateau découpé d'où les perspectives boisées peuvent être assez étendues, Mweka doit son existence à des caractères physiques autant qu'à des conditions humaines. C'était une surface favorable à l'établissement d'une grande gare dans un pays où les étendues planes sont assez réduites. On se proposa d'y établir un grand atelier de la ligne. L'idée fut abandonnée mais contribua fortement au choix du site. Une petite clairière existait à l'origine près de l'actuel camp B. C. K. La piste de Luebo à Mushenge permettait, par un portage de cinquante kilomètres, d'acheminer depuis Luebo du matériel ainsi que des vivres supplémentaires en provenance du Territoire de Luluabourg. La construction de la voie entre Ilebo et Mweka commença au même moment à partir

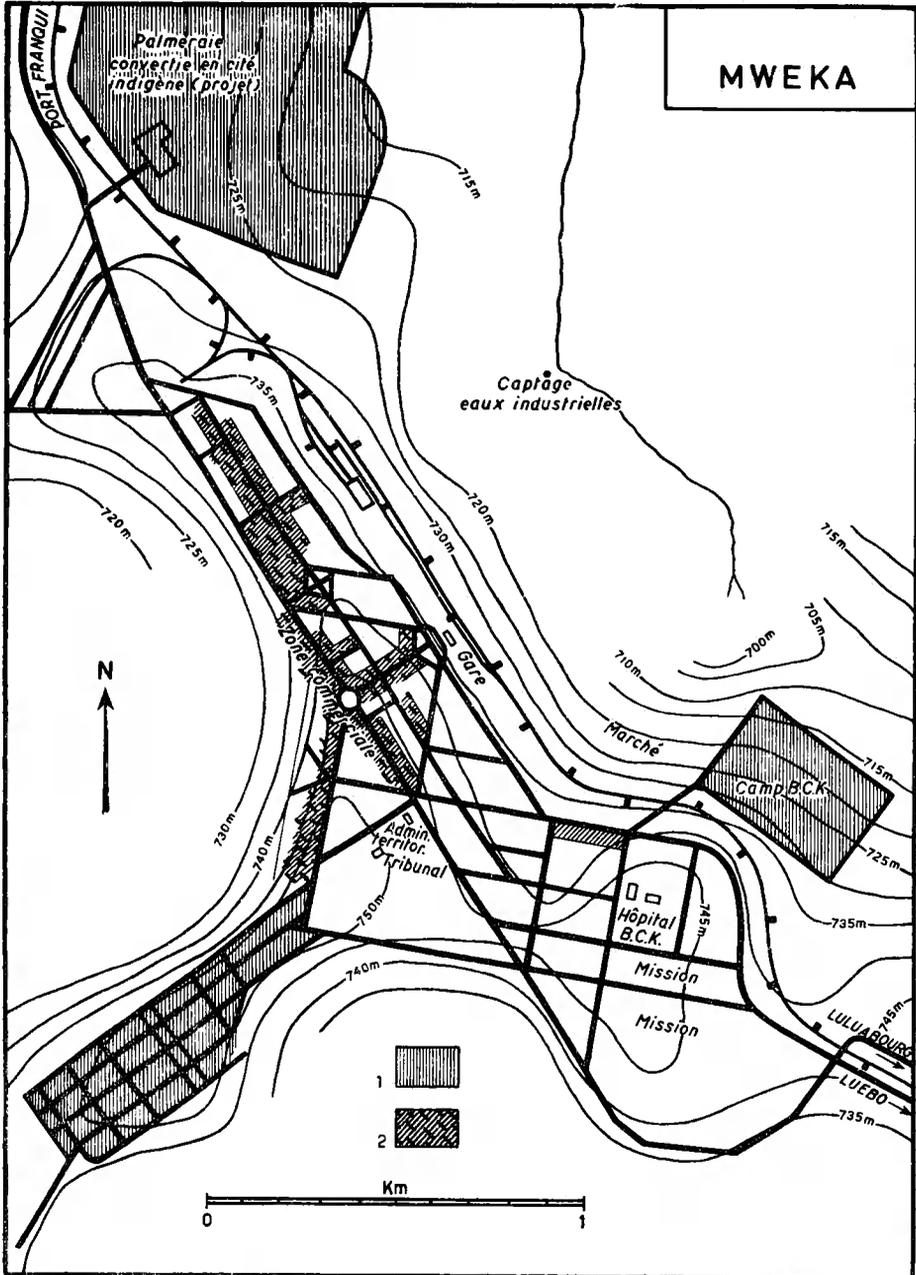


FIG. 22. — Mweka.
1. Quartier indigène. — 2. Quartier européen.

de chacune de ces localités. Mweka fut ainsi un centre important du chemin de fer dès l'origine et travailla même effectivement avant Port-Francqui. Aujourd'hui l'élément B. C. K. reste très important car Mweka dirige l'activité du rail entre Port-Francqui et Luluabourg, ces deux gares exclues. Un quartier résidentiel est réservé à la Compagnie qui fournit d'ailleurs à toute la ville (comme à Port-Francqui ou à Kamina), l'eau et l'électricité. Le camp de travailleurs établi à la sortie orientale de la ville, au milieu d'une véritable palmeraie, constitue, avec les familles de ses 537 travailleurs, l'élément essentiel de la population indigène. Une cité s'étend au SO de la ville. On aménage de nouveaux quartiers dans une palmeraie à la sortie nord de la localité.

La vie politique joue un rôle important : Mweka administre depuis 1931 une des grandes chefferies du Congo Belge, celle des Bakuba. Mais on ne peut dire que Mweka en soit l'émanation. La ville administrative européenne se superpose ici aux institutions existantes ou plutôt reste un peu à l'écart. Le centre politique indigène est Mushenge où l'administrateur territorial résida d'ailleurs jusqu'à la construction du rail. Les Bakuba, nous l'avons déjà vu, ne sont intervenus ni dans la formation, ni dans l'évolution de la ville dont la population est étrangère au Territoire puisqu'elle comprend comme les zones voisines de Domiongo et de Kakenge, une importante majorité de Baluba et de Lulua.

Kaniama et Mwene Ditu.

L'étude des agglomérations du rail ne serait pas complète si nous ne mentionnions quelques localités d'une nature particulière : les centres de colonisation. A vrai dire on conçoit mal que la colonisation agricole puisse donner naissance à des agglomérations urbaines. Mais il faut noter que les colons européens sont enclins à se grouper dans des zones déterminées qui peuvent avoir une capitale régionale.

La colonisation agricole n'a d'ailleurs donné naissance, dans le pays qui nous intéresse, qu'à une seule agglomération, *Kaniama*. Nous en parlons dans un chapitre précédent (Chap. IV, p. 131).

A la rigueur, *Mwene Ditu* pourrait être considérée comme une ville de colons. Sa vie commerciale n'est pas négligeable mais l'originalité réside plutôt dans le fait qu'elle est la seule localité du chemin de fer presque uniquement industrielle ; ce sont de petites usines qui forment l'élément essentiel du paysage urbain.

Mwene Ditu s'est fortement industrialisée depuis le début de la dernière guerre ; à l'origine elle est une agglomération de colons forestiers. Le pays présente en effet la particularité d'être couvert de massifs forestiers continus. *Ditu*, en tshiluba, signifie forêt. Il y a là une zone boisée relativement compacte, très peu peuplée, dont les forêts ne s'expliquent pas par des particularités physiques évidentes.

Les premiers coupeurs de bois se sont établis dans le pays après la construction du chemin de fer vers 1930. On en trouve aujourd'hui à *Mwene Ditu* même et dans une localité peu éloignée : *Tubeya Ditu*. Le développement de leurs exploitations leur a permis de mettre sur pied des scieries mécaniques. Ces premiers ateliers ont attiré d'autres activités industrielles.

A l'heure actuelle la localité compte une menuiserie et un atelier mécaniques. Aux environs, d'autres scieries se trouvent au siège même d'exploitations forestières. Enfin, à côté de la gare s'élève une huilerie qui produit de l'huile de palme (123 t), d'arachide (2.500 t) et de coton. La vie commerciale rappelle celle de *Luputa*. *Mwene Ditu* draine le coton de la partie occidentale de *Kanda Kanda*. Les fonctions de *Mwene Ditu* semblent devoir se multiplier : avec l'installation des services administratifs du territoire, *Mwene Ditu* entre dans une nouvelle phase de son développement.

III. Port-Francqui.

Le site.

L'apparition de Port-Francqui doit beaucoup à la géographie physique. Dès que l'on eut adopté après la guerre 1914-18 une solution mixte, fluviale et ferroviaire, pour la liaison Katanga-Matadi, il fallut déterminer l'emplacement favorable à l'établissement d'un port fluvial qui devait assurer un important trafic. Les caractères de la navigabilité du Kasai limitaient le choix en excluant, pour les grosses unités, le cours supérieur en amont de Basongo. Une étude rapide du régime du fleuve montra que la solution idéale serait une rive horizontale à 6 m au-dessus des basses eaux, soit à 3 m au-dessus des hautes eaux, qui dominerait le fleuve et se raccorderait au plateau par une pente douce. En fait aucun point de la vallée entre Basongo et Charlesville ne réunissait ces conditions. La rive se présente le plus souvent sous la forme d'une falaise de 12 à 25 m de hauteur ou d'une plate-forme horizontale basse immergée lors des hautes eaux et dominant le fleuve par un abrupt. Il n'y avait guère qu'un endroit qui faisait exception à ce schéma : l'embouchure de la Lutshwadi à Ilebo. A cet emplacement, la falaise est tranchée par la vallée affluente encaissée qui s'élargit suffisamment à proximité du confluent pour présenter des rives marécageuses ou dominant de quelques mètres le niveau des hautes eaux ⁽¹⁾.

(1) On trouvera une étude très détaillée du régime du Kasai et des caractères de son lit (spécialement à Port-Francqui) dans les ouvrages et les articles de M. E.-J. DEVROEV. Voir notamment :

Le Kasai et son bassin hydrographique. Bruxelles, 1939, Goemarc, 334 pp., 6 planches.

Le régime hydrographique du Kasai. *Inst. Royal Colon. Belge, Bull. des Séances*, 1940, 2, p. 503.

Il fallut rejeter la première idée qui vint à l'esprit : l'établissement du port dans la vallée de la Lutshwadi. La rivière ne paraissait pas accessible aux navires. Mais immédiatement en amont du confluent, la rive du Kasai en s'élevant lentement offrait un tracé rectiligne très favorable à l'accostage sur une longueur de 800 m. Il suffisait dès lors d'établir le port en remblai de 3,5 m sur une distance de 525 m et en déblai sur 275 m. Plus en amont, la falaise s'élevant rapidement de 14 à 25 m de hauteur, d'importants travaux d'aménagement auraient été nécessaires. Un inconvénient du choix qui fut fait : le port se trouve sur une rive légèrement convexe, où l'ensablement est plus actif que sur une rive concave.

L'utilisation de la vallée inférieure de la Lutshwadi, qui se trouve d'ailleurs dans la direction générale du B. C. K., permettait d'accéder plus facilement au plateau. En effet, comme la dénivellation est de l'ordre de 100 m depuis le fond de la vallée du Kasai, la montée directe sur le flanc de la vallée principale aurait imposé un long tracé en tranchée ou en corniche dans des terrains sablonneux ou argileux très meubles, proie facile pour l'érosion. Une dénivellation de vingt à vingt-cinq mètres exige en effet un kilomètre et demi à deux kilomètres de tracé.

Le choix de l'embouchure de la Lutshwadi, c'est-à-dire le choix d'Ilebo, paraissait donc réunir les conditions les plus favorables. Il était possible d'y installer une gare en remblayant les terres basses à proximité du confluent et de construire un port un peu en amont quand la plate-forme se rétrécit entre le fleuve et le versant de la vallée.

Ce sont donc des considérations de géographie physique qui ont guidé le choix du port. La ville dont on envisageait la construction devait se trouver à proximité immédiate mais il fallut réserver tout l'espace disponible

dans la vallée aux installations portuaires et ferroviaires. Par contre l'éperon de confluence présentait un replat à l'altitude relative de 60 m qui convenait parfaitement à l'installation de quartiers d'habitation, d'autant plus que de cette manière on évitait l'atmosphère pénible du fond de la vallée qui avait mauvaise réputation.

Le développement historique.

Port-Francqui est le type de l'agglomération qui ne doit son existence qu'au chemin de fer et qui ne peut se prévaloir d'un établissement antérieur. Port-Francqui est essentiellement une ville B. C. K. et l'a été exclusivement pendant les premières années de sa fondation.

En 1921, l'endroit était à peu près désert. Ilebo était un petit poste à bois au bord de la forêt. Un témoignage de l'époque le décrit comme un tas de bûches avec, en arrière, éparpillées dans la « brousse », quelques cases misérables. Autour de ces cases, de petites cultures de maïs. Au total, une vingtaine de travailleurs. Aucune voie ne menait à l'intérieur des terres. L'arrière-pays très forestier était vide sur une profondeur de cinquante kilomètres. A peine quelques Bakele dispersés.

C'est de là pourtant que partit la construction du chemin de fer et, dès le début, Ilebo connut une grande activité. On établit un quai provisoire, quelques magasins, quelques habitations en pisé au bord du Kasai. Sans cesse, le petit poste eut à résoudre de graves problèmes pour ravitailler ses travailleurs tant européens qu'indigènes dans un pays sans hommes et sans cultures. Ces difficultés expliquent que les constructeurs s'opposèrent à l'installation d'Européens étrangers au personnel B. C. K. aussi longtemps que la situation ne fut pas meilleure. On craignait en effet que l'établissement d'un commerçant ne provoquât un afflux de Portugais, ce qui aurait accru les difficultés du poste.

Les particuliers et les sociétés commerciales commencent à s'établir à partir de 1924 quand l'organisation de la ville fut achevée. En 1923, la construction d'un poste de T. S. F. avait amené déjà quelques Blancs des services de la Colonie. En mars 1924, l'agglomération B. C. K. comptait 31 habitations provisoires, murs de pisé, toits de tôle ou de malala. A la fin de la même année on ouvrait un bureau des postes ainsi qu'un hôpital pour les Noirs. Un camp pour les travailleurs indigènes avait été établi sur le promontoire. Le centre urbain fut alors loti et prit peu à peu sa forme et son aspect actuels. En décembre 1928, Ilebo prit officiellement le nom de Port-Francqui.

L'on ne peut dire que le développement de Port-Francqui ait été rapide. Les dimensions des quartiers urbains sont encore très modestes. La population européenne actuelle ne dépasse pas 120 habitants. Mais il faut mettre à l'actif de la ville le peuplement de l'arrière-pays le long de la route qui assura lors des premières années le ravitaillement des constructeurs de la ligne. C'est à une population totalement nouvelle qu'est dû l'aspect actuel de ce délabrement forestier qui frappe tant le voyageur. Le centre extra-coutumier et les villages voisins ont été créés par des étrangers au pays. On glane le long des routes des noms qui indiquent ou évoquent l'origine des habitants : les villages s'appellent Batetela, Basonge, Bakwa Kanioka, Bakwa Kalonji, Bakwa Loange, Bakwanga. Les cases sont diverses et juxtaposent toits de paille et toits de malala, murs de pisé et cloisons de feuillages. Sur les 5.668 habitants qui vivaient dans le secteur d'Ilebo à la fin de 1951 en dehors du centre extra-coutumier, il n'y avait que 446 autochtones (soit 7 %) dont les familles habitaient le pays avant la construction du chemin de fer. Si l'on tient compte du centre extra-coutumier (4.772 personnes à la même date) le pourcentage tombe à 4. Quatre-vingts pour cent des

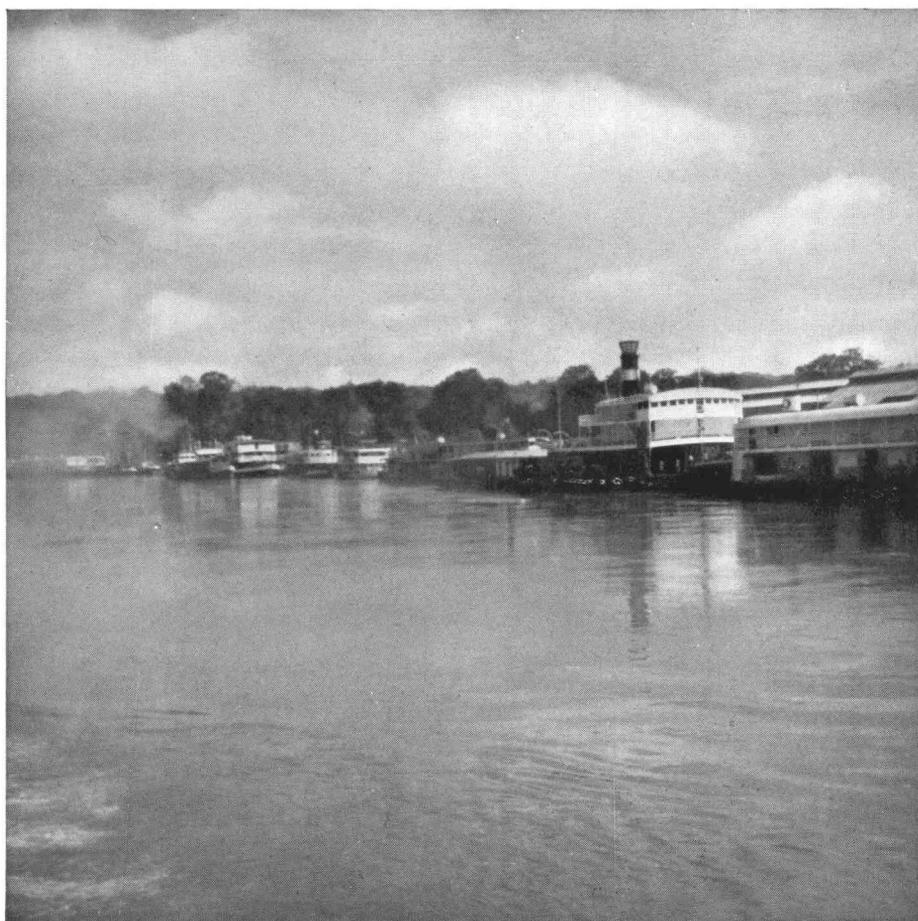


PHOTO 29. — Port-Francqui : le Kasai et le port. (Photo H. NICOLAÏ).

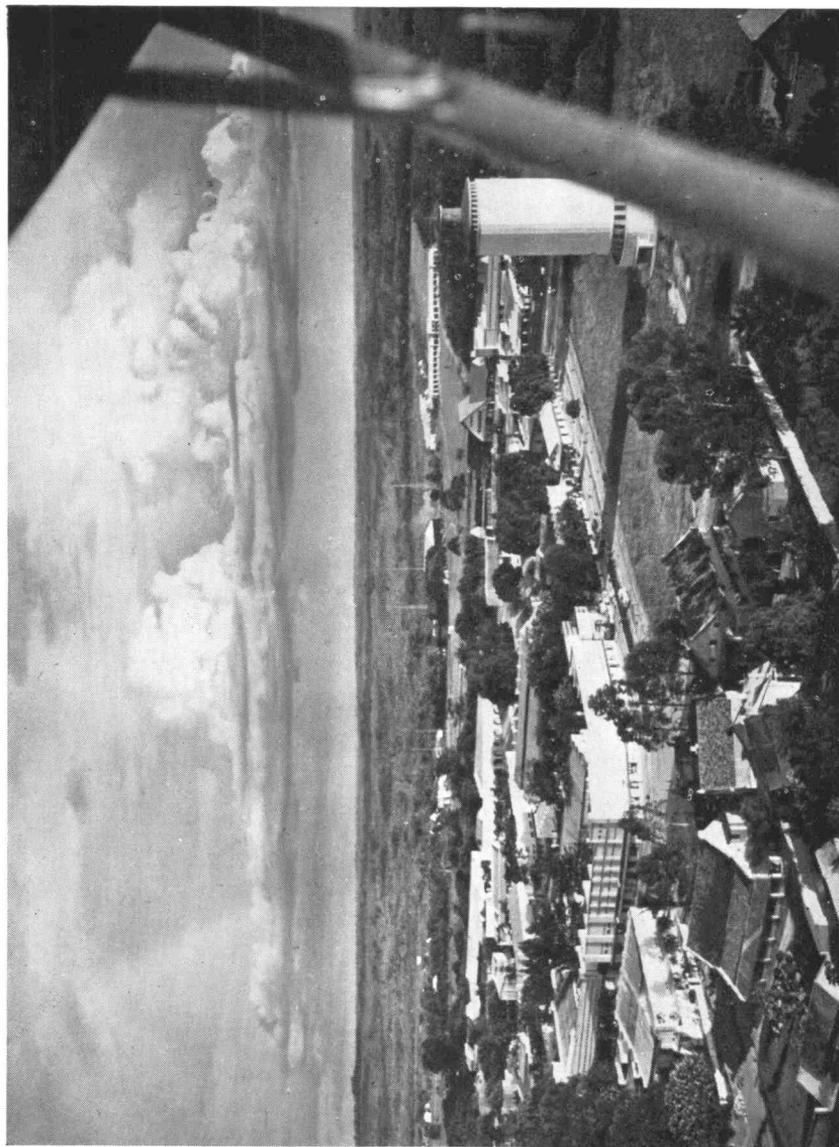


PHOTO 30. — Luluabourg (photo prise du nord-ouest). Le quartier commercial au nord de la gare dont on aperçoit au centre le grand pignon. A droite, le nouveau château d'eau. Éclat éblouissant des façades de béton. Au fond, la large bande déboisée correspond à l'ancienne piste d'aviation où l'on a construit un grand bâtiment scolaire. (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).

étrangers sont des Baluba ou des Balubaisés, le reste est un mélange complexe d'un grand nombre de « races » congolaises, notamment celles des bords du Congo et du Kasai.

Port-Francqui a non seulement son centre urbain indigène mais on peut dire qu'il s'est constitué une banlieue. Les villages voisins sont en effet très curieux ; relativement proches de la ville, ils lui envoient de nombreux travailleurs ; d'autre part leur population est extrêmement instable et paraît en perpétuel renouvellement. Ils constituent parfois comme un relais, une étape entre la vie coutumière et la vie du centre urbain, les habitants partant pour Port-Francqui étant remplacés progressivement par des hommes venus du pays rural.

Aspect et activités de Port-Francqui.

Port-Francqui est bâti sur un éperon de confluence au sommet horizontal. En dehors de ce plateau ou plutôt de ce replat, il n'y a pas d'habitations européennes. Les quartiers résidentiels et le lieu d'activité principale, c'est-à-dire le port, sont séparés par une zone déserte, le versant de la vallée du Kasai. Une route sableuse gravit le flanc de l'éperon et joint la gare à la ville. Les constructeurs ont eu l'heureuse idée d'obéir à la forme du site et de donner à la ville, ou tout au moins à son extrémité occidentale, un plan en étoile. La ville européenne proprement dite enveloppée par une avenue semi-circulaire, occupe la pointe de l'éperon. La cité indigène s'est développée sur le plateau plus à l'est, à une certaine distance des quartiers européens et à proximité du vaste camp B. C. K. (Fig. 23).

Un raccordement de la voie ferrée longeant le versant de la Lutshwadi a permis de prévoir un quartier « industriel » ; celui-ci ne comprend encore qu'une minorité portugaise qui produit de la farine de manioc pour

les indigènes et nettoie et prépare du maïs destiné à l'Europe.

Fondamentalement, Port-Francqui reste une ville B. C. K. et vit du port et de la gare qui appartiennent tous deux à la compagnie. Le B. C. K. s'est réservé toutes les opérations sur les quais qu'il a construits ; son personnel charge et décharge les barges qui arrivent de Léopoldville et vont redescendre le fleuve (le port assure même le transit vers Lusambo). Le trafic, en progression constante depuis la dernière guerre et particulièrement depuis 1947, est passé de 207.202 tonnes cette même année à 235.188 tonnes en 1950, 250.795 tonnes en 1951 et environ 290.000 tonnes en 1952. Le tonnage transité était de 32. 921 tonnes en avril 1952 dont 16.739 tonnes à la montée et 16.182 à la descente. Les produits miniers forment plus de la moitié du tonnage à destination de Léopoldville-Matadi. Les barres de cuivre s'accumulent sur les quais. L'essence est le principal produit à la montée. L'OTRACO, qui assure les transports sur le fleuve, prévoit un trafic de 48.000 tonnes par mois soit plus de 500.000 tonnes par an (Photo 29).

Les besoins du poste en eau et en électricité sont assurés par le B. C. K. qui capte une source dans un vallon affluent de la Lutshwadi et qui termine en ce moment une installation de pompage et de filtrage des eaux du Kasai un peu en amont des quais. Plus de 1500 habitants enfin trouvent directement leurs ressources au service de la compagnie. Treize cents d'entre eux résident dans le camp B. C. K.

L'activité commerciale et l'activité administrative ne supportent pas encore la comparaison avec la vigueur de la fonction portuaire et ferroviaire. Depuis deux ans cependant, la ville a pris une importance plus grande au point de vue administratif puisqu'elle est devenue le chef-lieu d'un Territoire. Les étendues forestières comprises entre le Kasai et le Sankuru faisaient jus-

qu'alors partie du Territoire des Bakuba. Or leur population était presque entièrement formée d'immigrés. On décida de la rattacher au territoire voisin, celui de Basongo, peuplé de Bashilele. Rattachement d'ailleurs aussi arbitraire que le précédent. Comme Port-Francqui était une localité beaucoup plus importante que Basongo et qu'elle bénéficiait de meilleures voies d'accès, on estima enfin logique d'y transférer le chef-lieu du territoire.

Cette décision n'a pas modifié la position excentrique qui a toujours été celle de la ville. Extrémité du chemin de fer, autrefois pointe écartée du territoire des Bakuba, elle administre actuellement une région avec laquelle elle n'a pas d'affinité et dont elle a toujours été séparée. Les communications ne sont pas excellentes avec la rive occidentale du Kasai. Les Bashilele ne franchissent pas volontiers le fleuve et n'ont que peu de rapports avec la rive de Port-Francqui ; même lorsqu'il s'agit de toucher quelque argent, le Bashilele n'y vient pas de bonne grâce.

Problèmes et avenir de Port-Francqui.

Les problèmes de Port-Francqui sont d'abord ceux de son port. Ils sont liés aux caractéristiques du Kasai et à son régime. La navigabilité est incertaine par suite de la faible profondeur des eaux en saison sèche et surtout par suite du déplacement continu des bancs de sable et par conséquent des passes après chaque crage. A peine l'emplacement d'Ilebo avait-il été choisi que l'on en reconnaissait déjà les insuffisances. Il faut lutter contre l'ensablement. Un épi a été appuyé très tôt sur la rive gauche pour refouler le courant vers le quai. Aujourd'hui encore d'incessants travaux de dragage sont nécessaires pour protéger le port (1).

(1) Voir de plus amples indications dans les ouvrages de E.-J. DEVROEY déjà cités.

L'avenir de Port-Francqui n'apparaît pas très clairement. A l'heure actuelle, l'augmentation continue du trafic exige une extension des installations, un accroissement de personnel et par conséquent un développement de la ville. En aval de l'embouchure de la Lutshwadi, on entaille la falaise pour établir un port pétrolier.

On peut se demander à bon droit ce que deviendra Port-Francqui si le chemin de fer est prolongé jusqu'à Léopoldville. Né d'une solution provisoire, il n'était dans l'esprit des créateurs, qu'une étape de la réalisation du projet définitif. Il est très probable que le rail prolongé traversera le Kasai un peu en aval de la ville. La raison d'être de Port-Francqui disparaîtra automatiquement, ce qui ne veut pas nécessairement dire, ajoutons-le, que la ville disparaîtra. Elle restera probablement un port fluvial mais on conçoit qu'elle n'aura plus la même importance. La grande faiblesse de la ville est certainement l'absence d'environs suffisamment peuplés et productifs. Les marchandises provenant des alentours de Port-Francqui ne représentent qu'une part infime du trafic de son port. L'avenir de Port-Francqui est incertain parce que la localité n'a pu devenir une capitale régionale.

IV. Kamina.

Le site.

Si les conditions physiques ont exercé une grande influence sur les origines de Kamina, il ne s'agit pas, comme à Port-Francqui, d'une action déterminante du site ; les conditions physiques n'ont pas à Kamina déterminé avec autant de tyrannie l'emplacement de la ville. Kamina est une ville de plateau, de ce vaste plateau sablonneux que le chemin de fer atteint au sommet d'une longue montée depuis les vallées du Lovoi et du Lualaba. La présence d'une immense surface

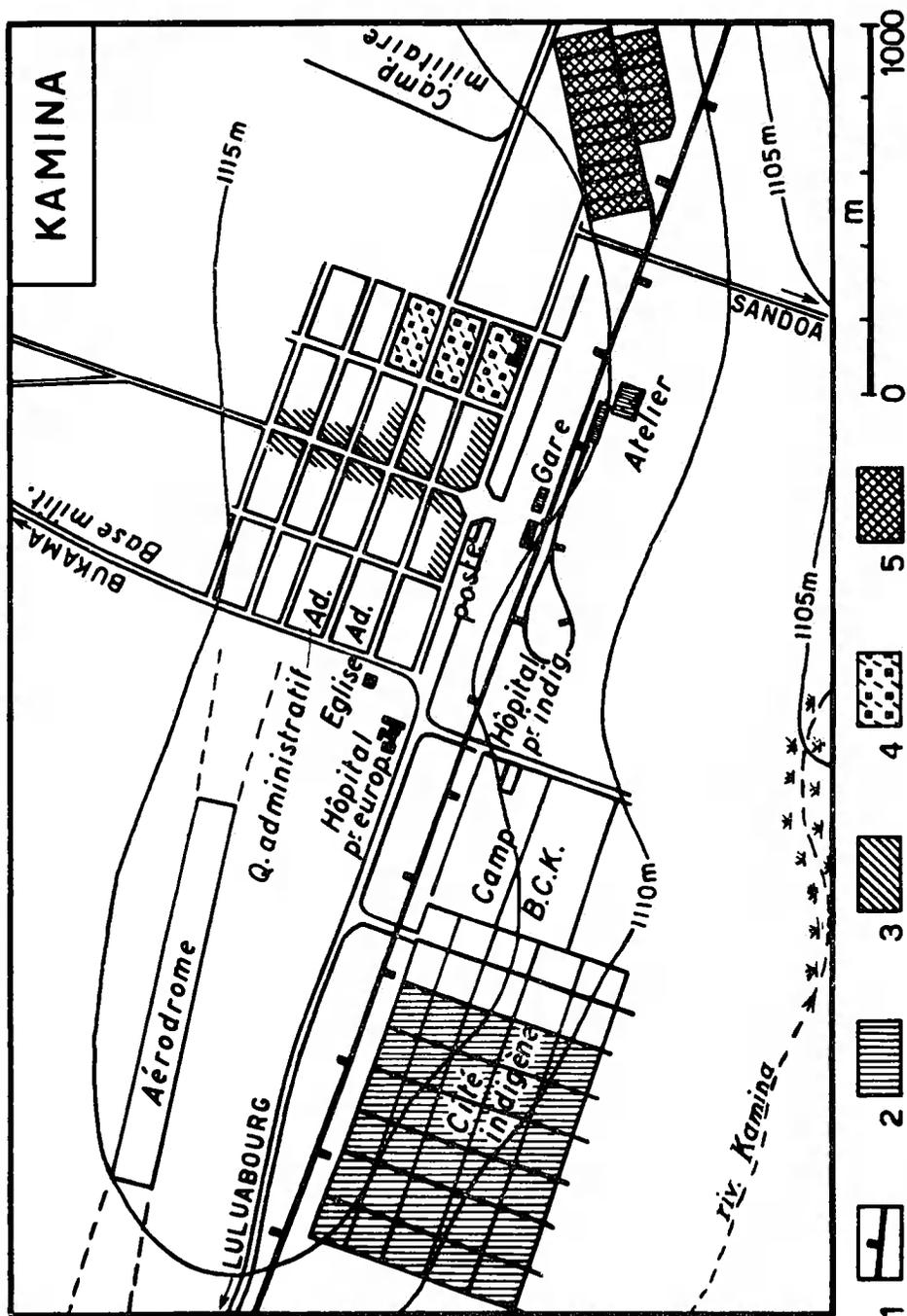


Fig. 24. — Kamina. 1. Chemin de fer. — 2. Quartier indigène. — 3. Centre commercial. — 4. Quartier B. C. K. — 5. Quartier industriel.

horizontale a appelé une grande gare. Mais la gare et la ville auraient pu naître en un point quelconque le long du tracé de la voie ferrée.

L'altitude de ce haut plateau (1115 m à Kamina) fait le climat moins rude, ce qui lui donne (peut être à tort ?) une réputation de salubrité à laquelle les Européens qui arrivaient de la chaude vallée du Lualaba à Bukama furent particulièrement sensibles. Cette réputation a fortement contribué à faire de Kamina une ville que l'on a voulu importante, trop importante même dès le début. Car Kamina devait être le siège de la direction générale, le grand atelier de la ligne et l'hôpital du personnel européen. A l'époque de la construction, la direction de la division sud s'y établit dès le début de 1925, tout heureuse de quitter Bukama. Le plateau était une immense savane très pauvre sur les sols sableux du Kalahari avec quelques étendues marécageuses près des têtes de sources à partir desquelles s'allongeaient de minces galeries forestières. Un village était bâti au sud de la ville actuelle en bordure de la rivière Kamina. Dans la suite, il se rapprocha de la gare. Un agent B. C. K. avait déjà installé une ferme à proximité qui devait ravitailler en viande fraîche la population européenne.

Le développement historique.

Le grand développement historique auquel la ville fut promise dès l'abord fut brisé par les circonstances économiques. La crise de 1929 affecta profondément le chemin de fer dont l'exploitation venait à peine de commencer. Kamina comptait alors une population européenne nombreuse, peut-être trois cents personnes. Il fallut diminuer les cadres du personnel et ne conserver qu'une seule direction générale installée à Élisabetville, où l'on transféra l'atelier central de Kamina pour le fusionner avec celui du chemin de fer du Katanga.

La ville pourtant peu étendue apparut dès lors trop vaste pour son activité ; elle le restera pendant de longues années malgré l'installation des services administratifs du Territoire, venus de Mato à cinquante kilomètres de là ⁽¹⁾.

Quelques années avant 1940, Kamina était un dépôt du B. C. K. et un hôpital pour Européens. Une grande société d'élevage y avait un représentant et quelques commerçants se groupaient autour de la gare. Une importante société cotonnière y avait établi son siège. Kamina était devenue une gare de transit desservie par les lignes automobiles des Messageries du Sankuru (M. A. S.) qui y ont actuellement leur direction générale et leur garage. Le détour par Kamina des marchandises en provenance du Katanga et destinées à Kabalo permettait un gain de temps considérable, puisque le transport par train et par camion était beaucoup plus rapide que le transport par bateau. On évitait ainsi la descente du Lualaba dans la région de l'Upemba, particulièrement difficile lors de la débâcle des papyrus en juillet et en août.

Mais des obstacles s'opposaient au développement du poste. Le ravitaillement en eau par exemple était mal assuré sur ces plateaux sableux. La nappe aquifère se trouve à une grande profondeur. Il fallait apporter par wagons l'eau d'une source située à plus de 6 km et l'entreposer dans un réservoir. Chacun recevait trente litres par jour. Actuellement deux puits ont été creusés. Ils débitent quotidiennement 500 m³.

La compagnie du chemin de fer envoyait surtout à Kamina des célibataires. Il n'y avait pas d'école. Vers 1940 cependant, quelques femmes s'organisèrent pour faire l'école elles-mêmes. Quelques années plus tard,

⁽¹⁾ Cette installation eut pour conséquence le déplacement du chef baluba qui se rapprocha du rail et vint établir son village à quelque distance de Kamina.

les classes qu'elles avaient formées furent reprises par une congrégation religieuse. On tira parti des maisons que la grande crise laissait vides depuis longtemps pour y installer un pensionnat.

En 1942, on estimait encore qu'un boulanger n'aurait pu subsister à Kamina. Dix ans plus tard, il y en a trois. La ville a donc connu une expansion nouvelle. Il faut en rechercher les débuts dans l'effervescence économique et l'euphorie urbaine qui ont caractérisé au Congo les dernières années de la guerre et les premières années de l'après-guerre ; l'impulsion décisive a été donnée par la création d'une grande base militaire métropolitaine. Celle-ci est à plus de vingt kilomètres de la ville mais tout ce qui lui est destiné passe par Kamina ⁽¹⁾. Les envois à destination de Kamina augmentèrent de 50 %. La population européenne du Territoire s'est trouvée depuis ce moment considérablement accrue.

En 1952, le centre urbain compte 570 habitants européens (la base : 750). Les commerçants sont très nombreux. Signe d'un stade avancé de développement, on peut y trouver une papeterie, une pharmacie et une banque. Des industries urbaines font leur apparition dans un quartier raccordé au rail. L'érection de Kamina en chef-lieu de district a fait naître de nouvelles résidences et un nouveau quartier. Pourtant l'on notera que plus du sixième de la population active blanche est encore actuellement au service du B. C. K.

La population indigène a crû parallèlement à la population européenne. Le camp B. C. K., dont l'origine remonte aux premières années de la construction, conserve une place énorme au sud du rail et ses proportions sont telles qu'il constitue une véritable ville avec ses 1800 habitants. On peut d'ailleurs y reconnaître des quartiers d'aspects très divers, les plus aérés étant les plus récents (Fig. 24).

(1) Aujourd'hui une voie de raccordement relie Kamina à la base militaire.

Problèmes et avenir.

Kamina n'est pas encore une grande ville mais elle promet de le devenir. Les projets d'établissement d'une brasserie et d'entrepôts frigorifiques, l'afflux de commerçants et d'entrepreneurs font préjuger favorablement de son développement. Nombreux sont ceux qui lui prédisent un grand avenir.

Si nous ne tenons pas compte du développement ultérieur de la base militaire qui reste un organisme étranger d'un caractère un peu particulier et si nous n'envisageons que l'avenir immédiat, il semble que ce sera encore grâce au chemin de fer que Kamina pourra connaître un nouvel apport de population. On vient d'entreprendre les travaux d'une nouvelle voie ferrée qui atteindra Kabalo et mettra ainsi le B. C. K. en liaison directe avec la ligne du C. F. L. (Chemin de fer des Grands Lacs). L'électrification des lignes du Katanga libérera un grand nombre de locomotives que l'on pourra affecter au nouveau service. Il est fort possible que, dans ce cas, Kamina redevienne l'atelier principal du Port-Francqui — Bukama, ce qui déterminerait l'installation de nombreux Européens. Kamina serait alors le grand centre ferroviaire que ses fondateurs avaient conçu.

V. Luluabourg.

Luluabourg est la grande ville du Kasai. Ce n'est ni une ville de fleuve comme Léopoldville, Stanleyville ou Coquilhatville, ni une ville minière comme Élisabethville ou Jadotville. Elle s'étale sur un plateau, loin des communications fluviales. Elle n'a donc pu se développer que dans un stade assez avancé de l'histoire de la colonie. Pourtant le nom est un des plus vieux du Congo ; mais il s'agit d'un nom ancien appliqué à une ville nouvelle.

En effet, le vieux nom de Luluabourg s'est échappé de son site primitif pour se fixer au bord du rail.

Que signifie encore cette appellation ? Luluabourg n'est plus sur le bord de la Lulua mais sur un faite à plus de vingt kilomètres de la rivière. Ce n'est même plus la ville du pays des Lulua puisque ceux-ci ne forment plus l'essentiel de la population du centre urbain ni même du Territoire avoisinant et qu'ils ont cédé la place aux Baluba. Le nom de la ville est donc surprenant et ne se comprend que par l'évolution historique.

L'origine du premier Luluabourg.

Luluabourg est une ville de l'intérieur. Les premières expéditions n'atteignirent pas la région en remontant les fleuves depuis le Stanley-Pool mais en arrivant par l'Angola. La première localité qui porta ce nom se trouvait sur une petite colline dominant la rive gauche de la Lulua. On y accédait après avoir gravi une terrasse bien marquée. C'était Malandji, le poste d'État de Luluabourg, le premier poste établi à l'intérieur des terres (Fig. 25).

Malandji fut créé en 1884 par VON WISSMANN agissant pour le compte de Léopold II et fut repris par MACAR et LE MARINEL au nom de l'État indépendant du Congo en juin 1886. Ce fut le point de départ de l'expédition WISSMANN qui explora le fleuve Kasai en 1885 et, par la suite, des expéditions qui occupèrent la région du Kasai-Sankuru et permirent ainsi l'accès au Katanga. Lusambo fut fondée en 1890 par une caravane partie de Luluabourg.

La précocité de ce premier établissement a été favorisée par un heureux concours de circonstances, notamment par la croyance des populations lulua en un prochain retour des Bajangi, c'est-à-dire des ancêtres

auxquels les premiers Blancs furent assimilés ⁽¹⁾. Cette croyance fut propagée par le chef Muamba Mputu et surtout par son heureux rival, le chef Kalamba. Cette prédiction fut répandue avec une série de rites curieux

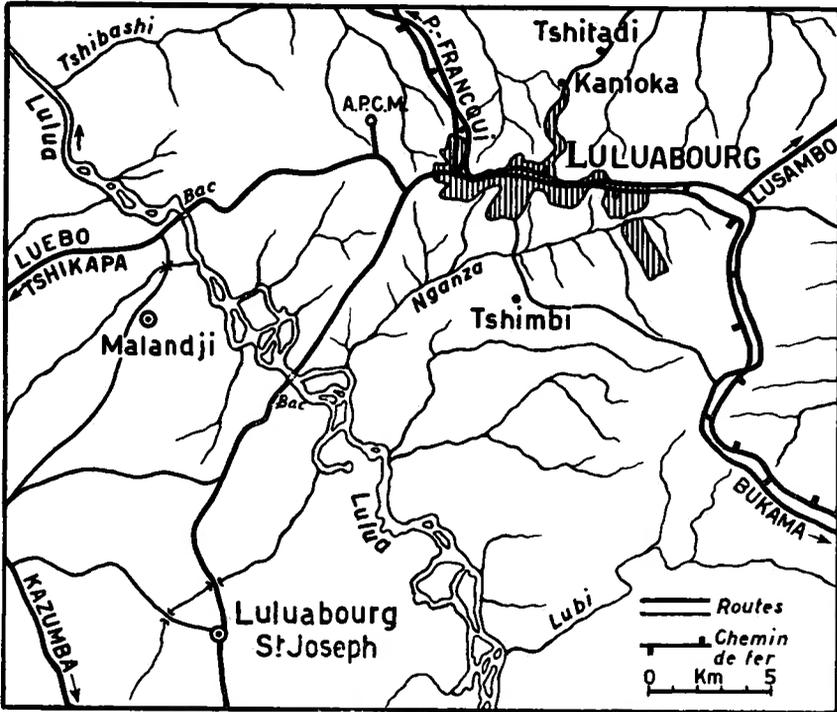


FIG. 25. — Situation des centres européens anciens et actuels de la région de Luluabourg (Malandji, Luluabourg St-Joseph, Luluabourg).

qui frappèrent les premiers explorateurs et qui comprenaient notamment l'obligation de fumer du chanvre ⁽²⁾. Kalamba fut le premier Lulua à se trouver en possession

⁽¹⁾ Sur les origines de Luluabourg, consulter notamment :
VAN ZANDIJCKE, A., Notes historiques sur les origines de Luluabourg (Malandi), *Zaire*, 1952, pp. 227-249.

VERDICK, E., *Histoire de Luluabourg-Congo*, 1927, II, pp. 361-367.

⁽²⁾ Une bibliographie abondante a été consacrée à ces questions qui suscitèrent à l'époque un intérêt particulier, spécialement en Allemagne. Voir notamment DE CLERCQ, *Le chanvre chez les Bena Lulua*, *Congo*, 1928, I, pp. 504-514.

d'un fusil qu'il reçut d'un Batshok de l'Angola rencontré au cours d'une chasse, ce qui donna un poids nouveau à sa prophétie. Kalamba enfin fit la rencontre en 1875 d'un explorateur allemand, le D^r POGGE, dans lequel il reconnut son frère aîné et qui promit de lui rendre visite dans son village. En 1881, POGGE, accompagné de VON WISSMANN, atteignit le village de Kalamba, à proximité de la Lulua. Il établit à quelque distance une maison de pisé dans laquelle il résida et qui, sous le nom de « Pogge Station », fut un point d'attache de la « Deutsche Afrikanische Gesellschaft ».

WISSMANN revint à Kalamba en 1884, au service de Léopold II. Un commerçant portugais avisé s'y était déjà établi depuis son premier voyage. WISSMANN s'installa à quelques kilomètres du village et fonda Luluabourg que ses serviteurs angolais appelèrent Malange ou Malandji, en souvenir d'une localité de leur pays d'origine. C'était en somme une bonne position à proximité du passage de la Lulua. WISSMANN céda ensuite le poste à LE MARINEL et à MACAR avec beaucoup de mauvaise grâce car il avait toujours travaillé dans l'espoir d'une installation prochaine de l'Allemagne.

En 1891, des religieux scheutistes vinrent fonder une mission à une dizaine de kilomètres plus au sud, à Mikalaie (Saint-Joseph de Luluabourg). Elle devait prendre par la suite une importance considérable en devenant le siège du vicariat apostolique du Haut-Kasai.

Aussitôt constitués, le poste et la mission furent le lieu d'un important brassage de peuples, conséquence de la présence de porteurs, de soldats et enfin d'esclaves qui cherchèrent refuge près de la mission ou qui furent rachetés par les missionnaires. De plus, lors de l'expédition LE MARINEL dans la région de Kabinda, les Basonge du chef Sapo-Sapo se lièrent d'amitié avec les Lulua qui accompagnaient le commandant. Ils vinrent s'éta-

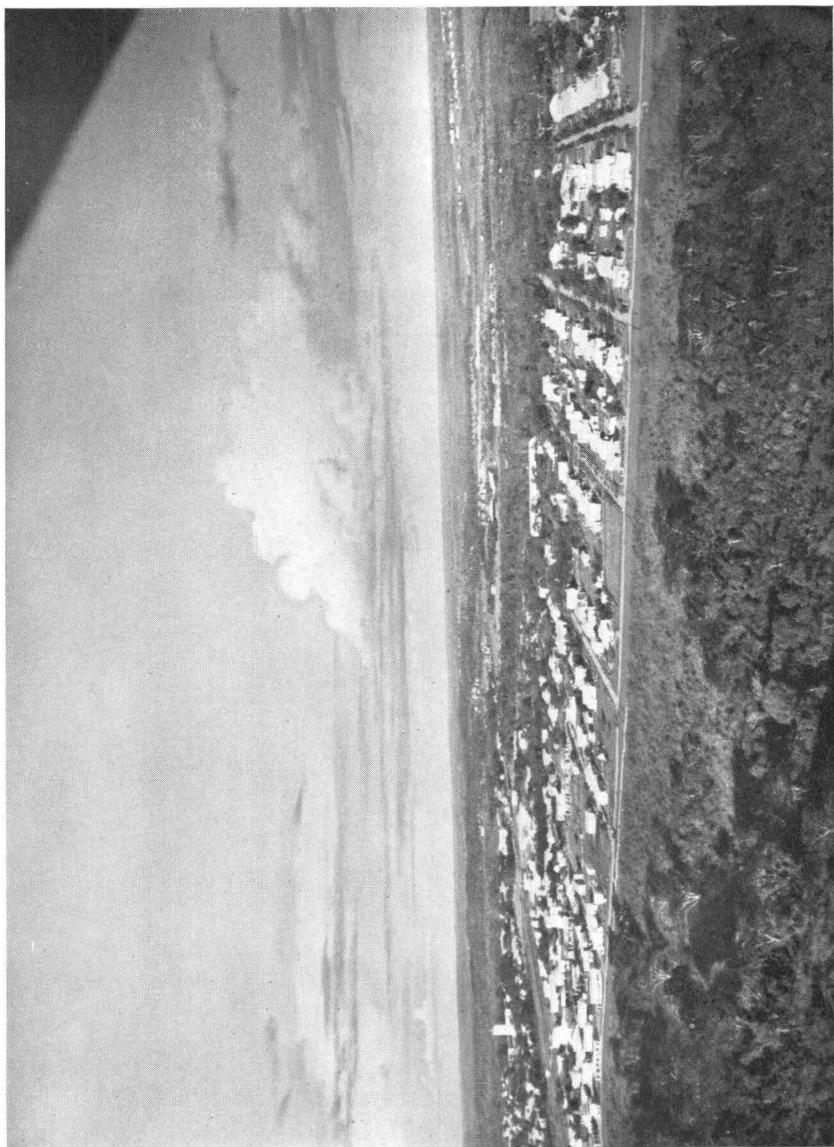


PHOTO 31. — Luluabourg. Vue du quartier résidentiel. Cette photo montre assez clairement les grands traits du paysage : immense surface de plaine défoncée par de nombreux cours d'eau. Le quartier résidentiel s'étend entre deux ravins boisés parallèles au bord inférieur de la photo. On devine sur l'éperon suivant l'emplacement de l'ancienne piste d'aviation. Le grand intervalle non bâti à gauche, qui coupe en deux la ville européenne, correspond au passage de la voie ferrée. (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).



PHOTO 32. — Luluabourg. Un aspect du quartier commercial au nord de la gare.
(Photo C. LAMOTTE, Congopresse).

blir dans les terres luluas sur l'emplacement actuel de Matamba (1).

L'histoire des premières années de Luluabourg est marquée par des incidents sanglants. En 1895, la garnison batetela se révolta, tua le commandant PELZER, blessa le lieutenant CASSART et reprit la direction de ses villages d'origine en pillant et en ravageant le pays (2). Elle détruisit Kabinda, sortit victorieuse de plusieurs engagements avec des troupes venues à sa rencontre avant d'être battue à Gandu par Lothaire. Mais pendant dix ans encore de petites bandes rebelles parcoururent le pays de l'est du Kasai et le Lomami.

Les Luluas de Kalamba se joignirent au mouvement et voulurent attaquer les Européens du poste et de la mission. Ceux-ci furent sauvés grâce en partie à l'intervention des guerriers Sapo-Sapo. Kalamba se soumit seulement au début du siècle.

Naissance et développement de l'actuel Luluabourg (Fig. 28).

En 1925, la vie du poste, qui s'était poursuivie jusque là sans histoire, commence à être ébranlée. Cette année marque le début des terrassements du B. C. K. sur le plateau à une quinzaine de kilomètres, dans un site nouveau qui va prendre une importance sans cesse croissante. C'était une savane à proximité du village luluas de Kananga récemment scindé de Kanioka. Quelques constructions provisoires abritaient le personnel blanc.

Dès 1926, alors que le rail n'était pas encore posé, les premiers commerçants belges et portugais firent leur apparition (C. K. — DOR et CREMER — AMATO — CA-

(1) Ces Sapo-Sapo sont établis actuellement le long de la route Luluabourg-Demba en Territoire de Demba. Ils ont aussi quelques villages sur la route de Lusambo.

(2) VAN ZANDIJCKE, A., La révolte de Luluabourg (4 juillet 1895). *Zaïre*, 4e 1950, pp. 931-964 ; pp. 1063-1082.

VERDICK, E., *op. cit.*

PELLUTO — TARICA — BASTIN). Leurs comptoirs entouraient la petite gare que le roi Albert inaugura en 1928 lorsqu'il visita la mission de Luluabourg. La localité prit le nom de *Luluagare*. Six villages étaient établis dans le périmètre actuel de la circonscription urbaine : les Bakwa Mukunia qui groupaient leurs cases à 200 m au sud-ouest de la gare ; les Biosha qui occupaient l'emplacement du centre extra-coutumier, les Kabanga Nzubu celui du quartier industriel, les Ba Mutshipaie de Kanioka dont les cultures s'étendaient dans l'actuel quartier commercial au nord de la station, les Bakwa Tombolo de Kandwe Sapo qui débordaient sur le camp militaire et le camp B. C. K., les Ba Tshizubu de Kasende qui occupaient le terrain de l'école des candidats gradés (1).

La Sabena aménagea en 1928 une piste d'atterrissage où les avions de la ligne Léopoldville-Luebo-Élisabethville firent obligatoirement escale. La population s'enrichit ainsi de deux ou trois Blancs tandis que l'on édifiait l'Hôtel des Aviateurs (l'actuel hôpital européen) à l'usage principal des voyageurs et des pilotes. On établit un bâtiment des postes et l'État entreprit le premier lotissement officiel au nord du rail. Ainsi en 1930 Luluagare comptait une dizaine d'Européens.

En 1931, l'administrateur territorial Moritz déplaça officieusement le chef-lieu de son territoire à proximité de la gare mais à deux cents mètres au sud du chemin de fer. L'on construisit enfin un camp de la Force Publique dont l'importance ira croissant et exercera une influence certaine sur le développement de la ville.

A ce moment des missionnaires firent leur apparition. Avec l'établissement d'une mission à Katoka par les R. P. Josephites et l'installation d'une cure au nord de

(1) Ces renseignements et quelques autres encore proviennent du survey de Luluabourg que nous avons pu consulter grâce à l'obligeance de l'Administration de l'Urbanisme à Léopoldville.

la voie ferrée par les R. P. Scheutistes, Luluagare achève de réunir tous les éléments d'un poste d'État et a supplanté dès lors le vieux Luluabourg. Seul le nom lui manque encore mais elle se l'appropriera d'autant plus facilement que Malandji décroît peu à peu et que ses habitants désertent. Aujourd'hui la colline est vide. Seuls un gîte d'étape et d'imposants manguiers indiquent encore l'emplacement de l'ancien poste.

La progression du nouveau Luluabourg se fit d'abord lentement. Cependant, il devint très tôt nécessaire de grouper les travailleurs indigènes dans une cité. Les villages des environs, qui entravaient le développement de la ville, furent expropriés et se retirèrent à quelque distance, parfois très loin. Les Kabanga-Nzubu par exemple s'installèrent dans le Territoire de Demba.

L'extension de Luluabourg commence surtout pendant la seconde guerre mondiale. Elle s'accélère encore en 1949 lorsque le Gouverneur Peigneux l'érige en chef-lieu de la province du Kasai. Les causes de ce développement assez brusque sont multiples. Il y a toujours eu dans le Kasai un préjugé favorable à Luluabourg qui était le seul poste important en bordure du chemin de fer et qui, d'autre part, avait hérité de tout le prestige du vieil établissement et restait à proximité du centre religieux du pays. On songea donc très vite à lui confier un rôle important. Le choix de Lusambo comme chef-lieu de la province, lors de la réforme administrative en 1933, suscita de nombreuses protestations car la plupart des commerçants, le B. C. K. et la Forminière étaient en faveur de Luluabourg. Pour expliquer l'extension de Luluagare-Luluabourg lors de la seconde guerre mondiale, il faut aussi tenir compte du développement d'un énorme camp de la Force Publique et de l'établissement d'un centre d'instruction militaire pour les Européens en âge de service pendant l'occupation de la métropole.

C'est vers 1942-1943 que l'on commença à lotir les quartiers de la route de Kanioka, que l'on transféra la cité indigène à son emplacement actuel, que le B. C. K. construisit son camp à l'est de la ville et que l'on établit enfin un nouvel aéroport à l'extérieur de l'agglomération.

L'essor de Luluabourg depuis 1949 doit certainement beaucoup à l'initiative du Gouverneur Peigneux. Le transfert des services provinciaux amena une importante population. Luluabourg prit à ce moment l'apparence d'une ville-champignon. Des habitations s'érigèrent un peu partout, l'on traça des avenues, des ronds-points.

L'établissement d'un bon réseau de distribution d'eau facilita cette expansion. Avant 1948, le ravitaillement en eau potable se faisait encore par le système du portage à domicile, ce qui exigeait l'emploi à cette seule fin de 200 indigènes.

La ville se modifie à vue d'œil aujourd'hui encore. Même pour le voyageur qui traverse Luluabourg à un an d'intervalle, le changement apparaît considérable. Il a été délivré, en 1947, 24 autorisations de bâtir dont 17 pour des maisons d'habitation ; en 1948, 58 dont 45 pour des maisons d'habitation ; en 1949, 65 au total et 29 pour des maisons d'habitation ; en 1950, 38 et 20 ; en 1951, 74 et 35. Le mouvement ne ralentit pas. Pour le premier semestre de 1952, les chiffres sont respectivement de 48 et 39. La dernière étape de la croissance de la ville est marquée aujourd'hui par la création de collèges et de pensionnats. L'Athénée officiel a été ouvert en 1952.

Le site de la ville actuelle (Fig. 26).

Le relief du Kasai a modelé les villes. Ainsi Luluabourg a été contraint de se développer dans un site étrange et original : un plateau sableux reposant sur un socle granitique a été découpé de ravins profonds qui

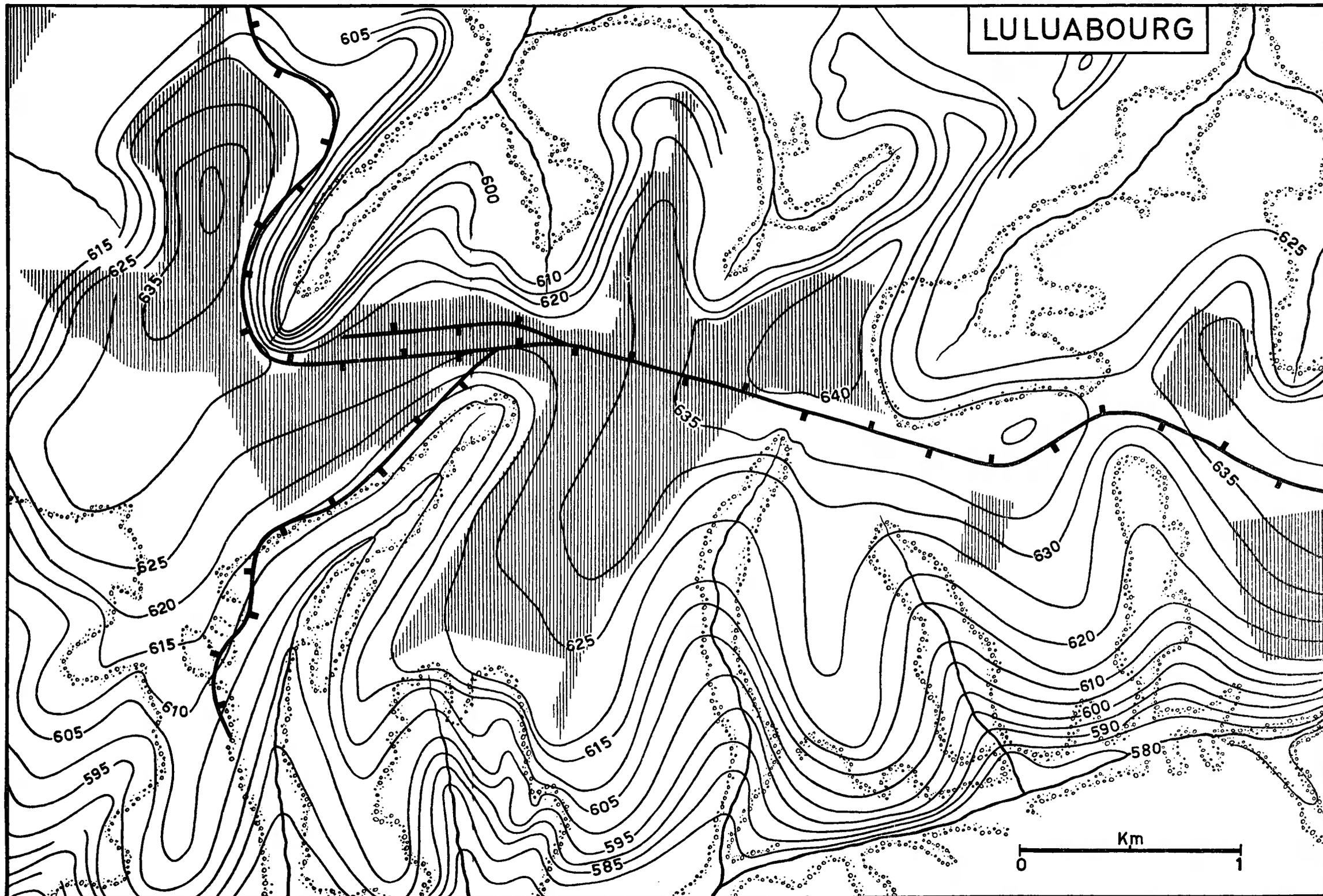


FIG. 26. — Luluabourg. — Schéma morphologique.
 Les parties ombrées sont les surfaces à paysage urbain.

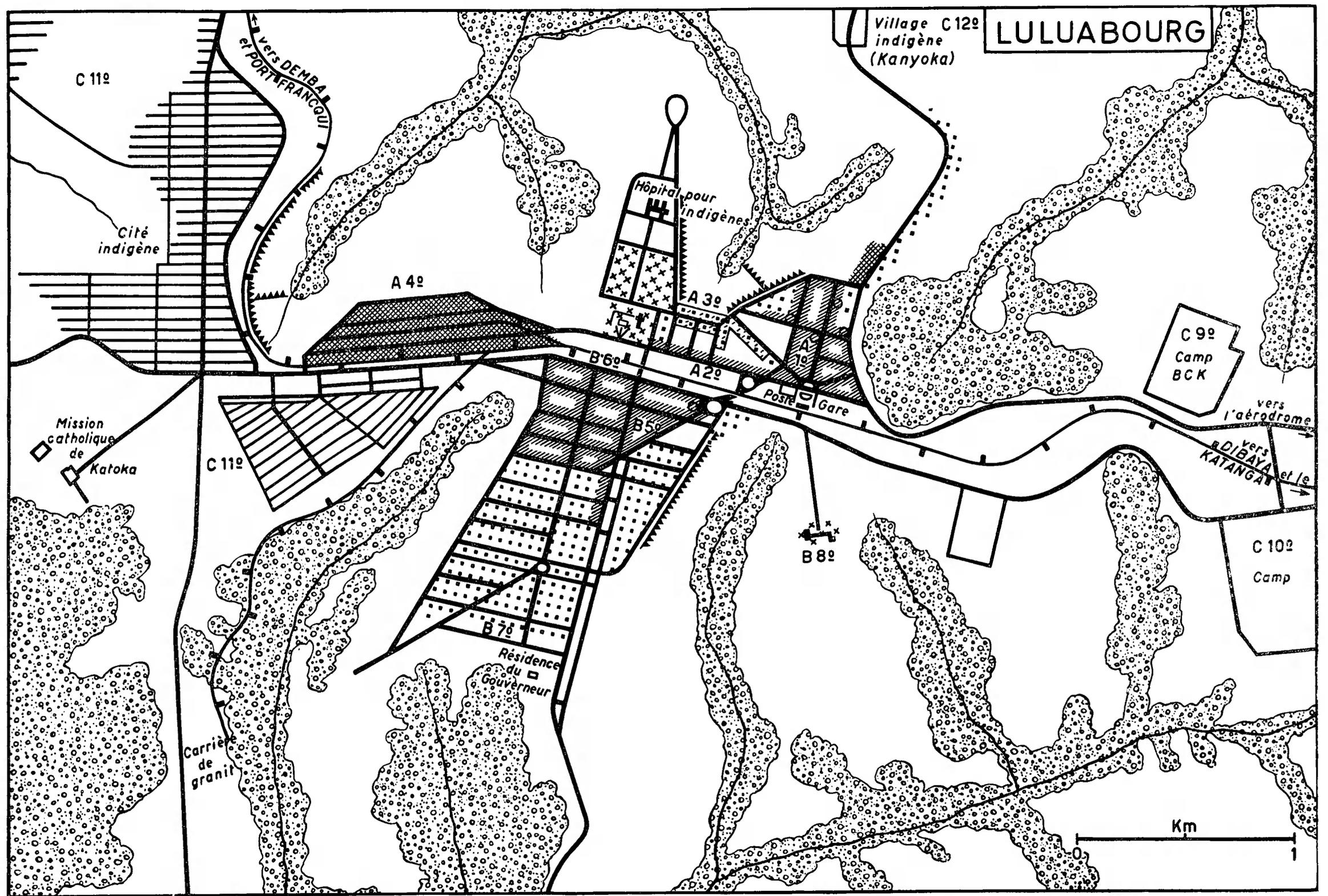
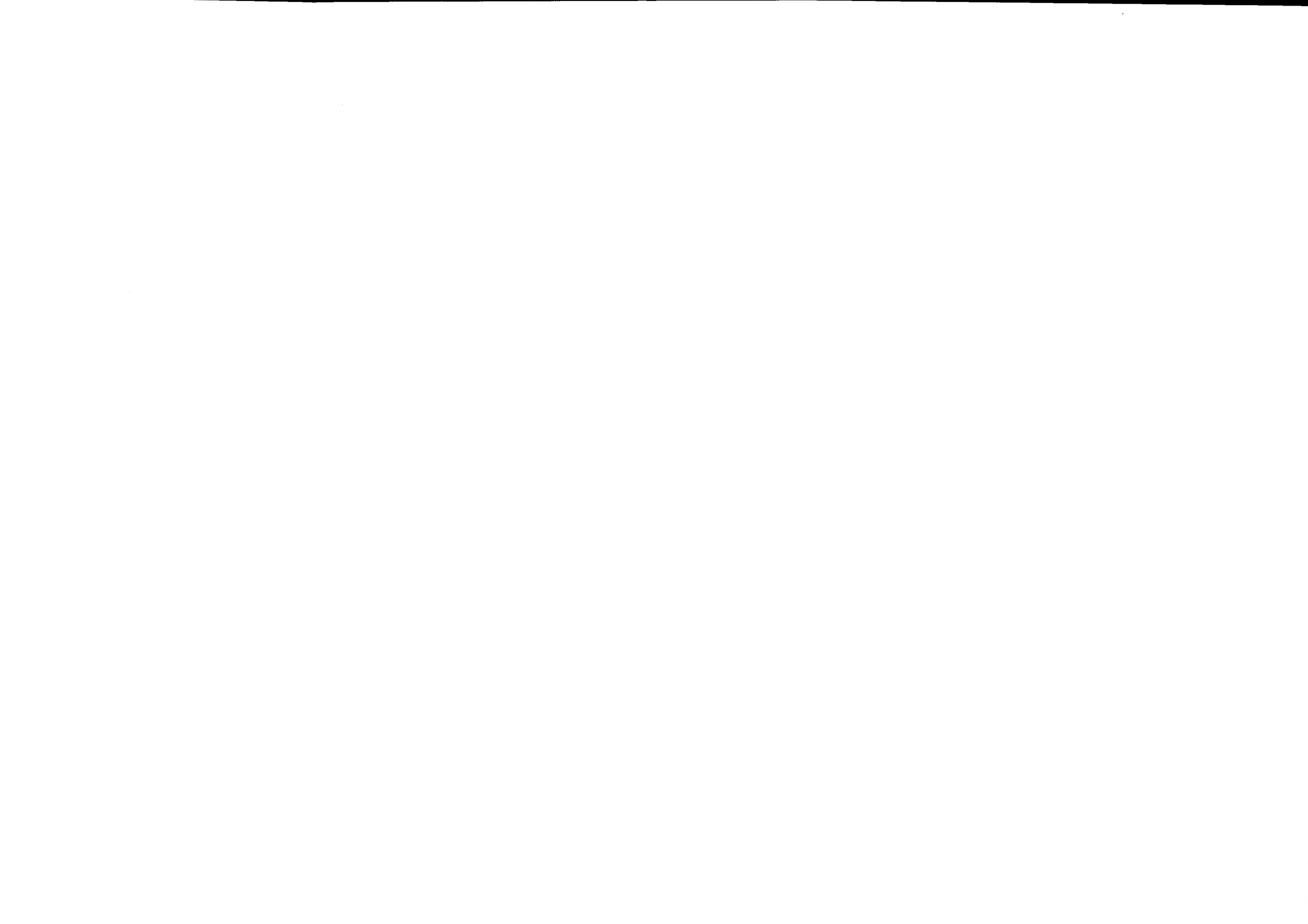


FIG. 27. — Les différents quartiers de Luluabourg.

1. Chemin de fer. — 2. Zones boisées des ravins. — 3. Quartiers commerçants. — 4. Quartiers résidentiels. — 5. Quartier résidentiel B. C. K. — 6. Quartier industriel. — 7. Cure, église, mission, établissements scolaires. — 8. Principaux travaux anti-siphons. — 9. Hôtels.



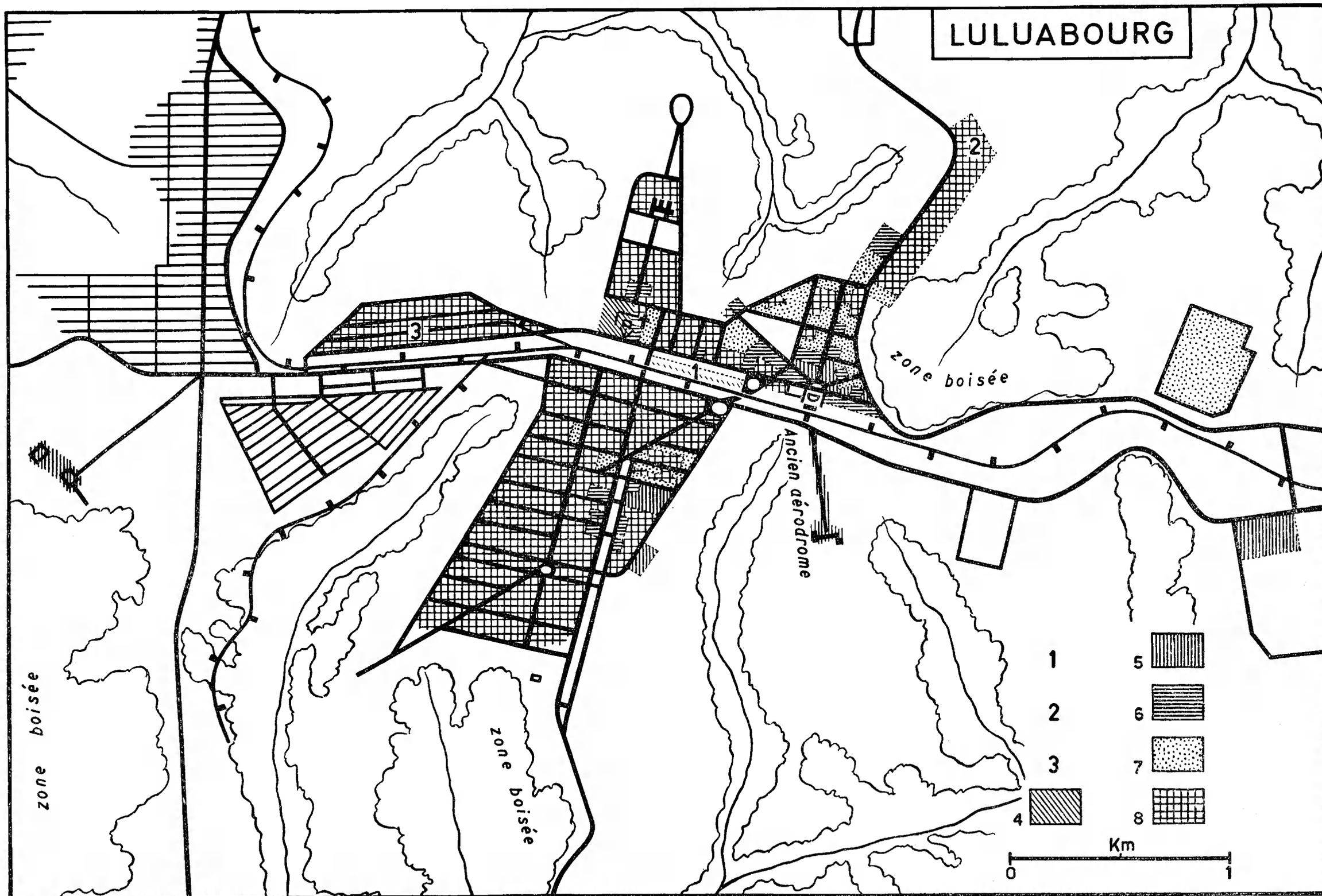


FIG. 28. — Luluabourg. — Les étapes de l'extension de la ville.

1. Emplacement des anciens baraquements B. C. K. de 1923. — 2. Emplacement de la première cité indigène (1925-1928). — 3. Emplacement du village Kabanga Nzubu jusqu'en 1928. — Cité indigène de 1928 à 1942. — Actuellement quartier industriel. — 4. Zone occupée avant 1930. — 5. Quartiers bâtis de 1930 à 1935. — 6. Quartiers bâtis de 1935 à 1940. — 7. Quartiers bâtis de 1940 à 1945. — 8. Quartiers bâtis après 1945.

l'ont sculpté en forme de feuille de chêne. Les ravins, dont le fond se trouve à 40-50 mètres en contrebas, entaillent vigoureusement le plateau mais ont respecté des éperons plats. La ville ne peut s'étendre que sur ces promontoires. Il n'est pas question en effet d'occuper les ravins aux pentes trop fortes. Il est dangereux de construire trop près des ravins parce qu'il est imprudent de débrousser le pourtour. L'érosion qui se déchaînerait dans les sables meubles mis à nu aurait tôt fait d'emporter les maisons.

L'action de l'érosion tropicale dans ce site particulier pose des problèmes urbains d'une nature spéciale. Il a fallu interdire de bâtir et même de défricher dans les zones dangereuses et mettre sur pied un système de travaux anti-érosifs. De profondes ravines menacent les routes qui descendent vers le sud à flanc de coteau ; les échancrures atteignent parfois le milieu de la chaussée, contenues tant bien que mal par un lacs de branches et de bambous. On a dû border le rail B. C. K., là où il longe la cité indigène, d'une gouttière cimentée qui recueille les eaux des orages et s'efforce de les écouler vers un grand escalier bétonné qui descend au fond du ravin. D'autres rigoles cimentées bordent les éperons et drainent les eaux vers des escaliers du même type. Leur utilité est d'ailleurs contestable. L'eau qui bondit sur les marches déborde souvent de part et d'autre et déchire le versant. Parfois l'escalier lui-même est sapé à la base et les marches de béton, suspendues dans le vide, témoignent de la violence des orages et de l'insuffisance de ces travaux. Cette topographie n'a pourtant pas que des inconvénients ; un avantage est que Luluabourg n'aura aucune peine à aménager des parcs urbains lorsqu'il éprouvera le besoin de se constituer des espaces verts. Les « poumons » de la ville sont déjà en place.

Le plan (Fig. 27).

Obéissant au site, la ville alterne les surfaces bâties des éperons et les vallons boisés. Cette dislocation du plan est accentuée par trois faits :

1° La ville ne s'est pas développée autour d'un seul noyau initial mais à partir de plusieurs centres distincts;

2° Les quartiers indigènes sont rejetés à la périphérie ;

3° Nous retrouvons à Luluabourg un élément caractéristique des villes américaines nées au XIX^e siècle : le rail traverse de part en part l'agglomération. Antérieur à la ville, il a toujours représenté un obstacle dont le plan a tenu compte ; aujourd'hui c'est une importante coupure qui sépare des quartiers très différents.

En partant de ces prémices, il est aisé de reconnaître les quartiers suivants (fig. 27 et photos 30 à 33) :

A. Sur le plateau au nord de la voie ferrée :

1° Les abords septentrionaux de la gare sont occupés par des magasins qui, malgré des modernisations récentes, rappellent encore les vieux comptoirs de traite. C'est aujourd'hui le principal quartier commercial : bureau de poste, Banque du Congo belge, la plupart des hôtels européens. En somme, le vieux noyau de Luluabourg, dominé par la tour élégante du château d'eau (Photos 30 et 32) ;

2° A l'ouest de la gare et de la poste, un alignement d'importants magasins de traite (portugais surtout) s'adresse à la clientèle indigène ;

3° Un quartier de résidence européenne (personnel du B. C. K.), avec la cathédrale, et des pensionnats religieux. Là se trouvent aussi les bureaux du Territoire ;

4° Un quartier « industriel », c'est-à-dire réservé aux industries, plus riche d'espoirs que de réalités. Il s'y

trouve une brasserie, une minoterie, un atelier mécanique.

Peut-être s'apercevra-t-on que l'emplacement de l'hôpital indigène n'est pas des mieux choisis.

B. Sur le plateau au Sud de la voie ferrée :

5° Un second centre commercial pour Européens (semblable à A 1°, mais plus récent, sans trace de « style colonial » : hôtel, pâtisserie, banque, électricité, etc) ; là se trouvent aussi les principales administrations publiques ;

6° Un alignement de magasins de traite (israélites rhodiens surtout) très semblable à A 2° ;

7° Un quartier de résidence pour Européens ;

8° Un autre quartier de résidence pour Européens commence à se développer sur l'emplacement de l'ancien aérodrome ; un Athénée vient d'y être construit.

C. A la périphérie se trouvent les quartiers africains largement séparés des quartiers européens, où les indigènes n'ont pas le droit de se trouver pendant la nuit :

9° Camp B. C. K. (photo 33) ;

10° Camp militaire ;

11° A l'ouest se sont développées les « cités indigènes » qui comportent trois ensembles assez agréables au plan en damier sur un plateau qui s'allonge vers le nord. On n'y retrouve ni ce grouillement de vie, ni cette prolifération de maisons hétéroclites qui font de la cité de Léopoldville une véritable « Bidonville » et la végétation y est moins abondante. Mais les habitations restées très proches des cases traditionnelles forment un ensemble plus homogène et relativement aéré ;

12° Le grand développement de Luluabourg explique la naissance de véritables faubourgs. Les villages de la proximité immédiate subissent en effet l'influence de

la ville, ils y envoient de nombreux travailleurs et se sont fortement accrus. Le cas est très net sur la route de Kanioka au nord.

La population et ses activités.

LA POPULATION BLANCHE.

Au 15 septembre 1952, la population blanche de Luluabourg comptait 1441 personnes. C'est donc, à l'échelle des villes du Congo, une agglomération importante (Léopoldville en 1949 : 9.000 habitants européens ; Elisabethville : 6.200 ; Stanleyville : 1900). En 1950 il n'y en avait que 800. L'accroissement a été rapide et considérable. Selon certaines estimations, il est probable que la ville atteindra bientôt 2.000 habitants ; mais, dans la situation actuelle, peut-elle dépasser largement ce chiffre ?

Il n'y a pas de déséquilibre prononcé entre le nombre des hommes et celui des femmes (526 contre 411). Les enfants sont nombreux (504). La population active ne comprend que 563 personnes (512 hommes et 51 femmes) soit 39 % de la population totale, ce qui est l'indice d'une évolution déjà avancée. Il ne faut pas perdre de vue en effet qu'une ville coloniale compte peu d'habitants fixés d'une manière définitive. La plupart ne résident dans la ville que pendant la durée de leur carrière et, celle-ci terminée, rentrent en Europe.

Ainsi Luluabourg apparaît d'abord comme un important centre administratif puisqu'il gère une province depuis 1949. Si l'on compte les officiers de la Force Publique, 238 hommes actifs sur 512 sont au service de la Colonie. La fonction commerciale qui a provoqué la naissance de la ville est tout aussi considérable. Luluabourg est un centre local mais surtout un centre régional

et même provincial. Des lignes automobiles régulières rayonnent vers Lusambo et Tshikapa à partir de la gare. L'aérodrome est devenu une véritable plaque tournante pour un grand nombre de lignes aériennes congolaises.

Près de 100 entreprises européennes d'importance diverse (en dehors des organismes de la Colonie) emploient des salariés indigènes. La plupart des firmes commerciales que l'on rencontre partout au Congo sont représentées. Les banques y ont leur succursale. Nombreuses sont les firmes étrangères (portugaises, grecques, italiennes) ; elles font 35 à 45 % du total général des entreprises. Cette activité commerciale explique le rôle prépondérant que la ville joue dans le Kasai. Luluabourg fait 66 % du commerce contrôlé par la Banque du Congo belge pour toute la province. Son rayonnement est donc devenu très important.

Par contre l'activité industrielle commence à peine à prendre forme et ne dépasse pas le cadre des petites industries urbaines : usines de produits alimentaires et ateliers de réparations mécaniques.

LA POPULATION NOIRE.

Les entreprises européennes fournissent du travail à la population des cités indigènes. On estime en effet à plus de 6000 les travailleurs employés par les entrepreneurs de Luluabourg. Il faut ajouter à ce total un nombreux personnel domestique.

De 1500 habitants en 1941, la cité proprement dite est passée à 14.000 personnes en 1951. Si l'on tient compte des différents camps répartis sur le territoire de la ville, la population doit atteindre et même dépasser aujourd'hui 20.000 personnes. En y englobant les villages voisins devenus en fait des faubourgs, on arrive facilement à 25.000 habitants dépendant directement des activités urbaines.

La variété des peuplades représentées donne à la cité un aspect cosmopolite : la plupart pourtant sont originaires du Kasai : Baluba, Lulua, Bakete, Babindji, Basonge, etc... Mais l'élément Baluba l'emporte de loin avec 57 % de la population. Les Lulua, c'est-à-dire les occupants traditionnels, ne font plus que 26 %. Des 14 villages-faubourgs, onze sont formés uniquement de Baluba et trois seulement sont Lulua.

Il serait inexact d'assimiler la cité indigène (11°) à un vaste camp de travailleurs. Elle offre déjà l'amorce d'une vie urbaine complexe. Mais c'est une vie urbaine encore mal organisée, désordonnée, sans charpente solide et définitive. La cité compte quelques commerçants, quelques artisans indigènes. Mais le commerce indigène n'est encore, dans l'ensemble, qu'un balbutiement maladroit. Le marché de Luluabourg exprime bien le caractère encore débutant de la vie urbaine. Le commerce indigène y apparaît en effet rudimentaire et désordonné.

Le marché public du lundi, qui se tient près du stade et de la mission de Katoka, ne se distingue pas des autres grands marchés congolais. C'est une masse grouillante, hautement colorée, où les vendeuses sont assises sur le sol, leur petite charge de marchandises étalée autour d'elles tandis que leurs clientes se pressent partout à se toucher. Dans cet ensemble confus et bruyant règne pourtant une certaine ordonnance qui semble pour une grande part être née spontanément. Les vendeurs de viande et de boissons disposent, sur un des côtés, d'installations définitives. A la périphérie se tiennent les vendeurs de chèvres. Un quartier est réservé aux marchands de bois. Ailleurs ce sont les marchandes de produits agricoles : manioc surtout, légumes, arachides, maïs, lentilles, tomates, riz, savon indigène, alcool de maïs, etc... Ainsi une femme partie de son village la veille au matin, offre en vente une douzaine de nattes, quatre bouteilles remplies d'huile de palme et un panier

de carottes de manioc roui. Une autre vend en outre du charbon de bois. C'est au marché que l'on se procure enfin les matériaux nécessaires à l'édification des cases de la cité : paille, liens végétaux, rondins, etc...

On constatera avec intérêt que certaines vendeuses habitent la cité ; comme elles n'ont pas leurs propres cultures, elles achètent leurs denrées à des commerçants en gros ; on les voit s'approvisionner en carottes de manioc près d'un camion lourdement chargé, venu d'un territoire éloigné et rangé sur un des bords de la place ; elles les revendent une dizaine de mètres plus loin à un prix souvent double de celui qu'elles ont payé. C'est là un signe de l'étrange organisation de ce commerce.

Le marché fournit d'utiles indications sur l'attraction de la ville. Pendant la journée du dimanche, on peut voir sur les routes qui mènent à Luluabourg, et parfois à 50 km de distance, des groupes de femmes qui cheminent, leur lourde charge sur la tête. Le lundi matin, une procession continue traverse, comme un long ruban multicolore, la cité européenne. De petits camelots et des vendeuses de pains, assis sur les trottoirs, offrent leurs marchandises à leur passage. Certaines vendeuses viennent de très loin. Il en est qui partent le vendredi du lac Mukamba, à près de 125 kilomètres de la ville, vendent leurs carottes de manioc à Luluabourg, y restent deux jours, font quelques achats puis rejoignent à pied leur village. Ces énormes distances ne les effraient pas mais l'on comprend que de tels déplacements ne sont possibles que de temps en temps. Parfois certaines vendeuses parviennent à trouver une petite place sur un camion d'une firme européenne moyennant une rétribution au chauffeur noir, le plus souvent à l'insu du propriétaire.

On retiendra qu'il n'y a pas de transport organisé des produits agricoles vers la cité indigène, du moins

en dehors du commerce de gros qu'assurent les compagnies commerciales européennes et qui est destiné principalement au ravitaillement des camps. Notons cependant que ces compagnies n'hésitent pas à vendre une partie de leurs marchandises à des détaillants indigènes permanents ou improvisés. En dehors de ces cas, le portage — et nous entendons aussi le portage sur de longues distances — reste encore le principal mode de ravitaillement de la cité. Ces problèmes de transport ne sont en somme qu'un des aspects du contact de deux civilisations différentes. La ville indigène est née et s'organise sous l'impulsion et selon des caractéristiques européennes mais son ravitaillement se fait encore par des moyens traditionnels, non adaptés à cette situation. De là des insuffisances et des incohérences.

Les problèmes de Luluabourg et l'avenir.

Luluabourg se développe dans des conditions topographiques particulières qui non seulement dominant son plan mais encore favorisent les dangers d'érosion. N'insistons pas sur les difficultés qui en résultent. Retenons surtout l'effet de contrainte et l'obstacle à l'extension de la ville dans toutes les directions mais notons aussi l'avantage de ce plan qui ménage des espaces verts.

L'avenir économique ? La ville dirige une région presque purement agricole et par conséquent d'un revenu au total assez faible en raison de la médiocrité de la production indigène. Les ressources minières actuelles ne peuvent être la source d'une puissante activité industrielle. Le diamant extrait des mines de Tshikapa et de Bakwanga quitte aussitôt le pays par avion. En dehors des agglomérations minières, son rôle créateur est nul.

Certains se demandent si la prospérité actuelle n'est pas un peu factice et contestent la solidité de ses fondements. La ville résisterait-elle à une crise économique ?



PHOTO 33. — Luluabourg. Le camp des travailleurs B. C. K. est situé lui aussi sur un fragment de plateau compris entre deux ravins. Plan en damier. A droite, le camp est longé par la route et le rail. Au fond à gauche, le champ d'aviation actuel. Sur le versant du ravin à l'avant-plan, aspect typique de cultures en « mafula ». (Photo C. LAMOTTE, Congopresse).

Ces vues pessimistes nous paraissent peu fondées. Luluabourg est la capitale incontestée d'une région peuplée et développera son rôle commercial et administratif. Nous avons déjà souligné la prépondérance que la ville, siège de toutes les entreprises européennes, exerce dans la province entière. Luluabourg est devenu une capitale régionale en peu de temps et l'impulsion reçue est assez vigoureuse pour commander l'avenir immédiat. La construction de routes meilleures confirmera les progrès de Luluabourg. A cet égard, la construction du pont sur la Lulua aura des conséquences heureuses. Luluabourg tirera certainement un grand parti de sa position sur le grand axe routier que le Plan Décennal prévoit de Léopoldville à Stanleyville et à Bukavu. La présence de bonnes routes vers Tshikapa et Lusambo assurera un meilleur drainage des produits agricoles et une pénétration plus efficace de l'influence de la ville. L'amélioration des voies de communication, qui est en cours, ne pourra que favoriser le développement de Luluabourg sur les plans politique, commercial, industriel et scolaire.

La tendance actuelle est de se préoccuper avant tout d'industrialisation. En fait, celle-ci ne réussira que si Luluabourg perfectionne son étoile de routes. On ne voit d'ailleurs pas encore très clairement les industries promises au succès. Pour le moment les ressources minières ne peuvent faire naître une activité quelconque. Il reste évidemment les industries de transformation des produits agricoles en vue de la consommation locale et de l'exportation. Encore faut-il disposer d'énergie dans un pays sans charbon. La production électrique actuelle, assurée par deux groupes Diesel qui ont une puissance installée de 440 kilowatts, est dérisoire. Dans quelques années les besoins exigeront probablement une installation de 7.000 kW, non comprises les exigences de la cité indigène. Il sera possible d'établir de petites usines hy-

dro-électriques, dans ce pays aux chutes abondantes. A douze kilomètres à vol d'oiseau de Luluabourg, une dénivellation de 10 mètres de la Lulua permettrait d'obtenir, en période d'étiage, une puissance brute de 5000 à 7000 chevaux. Les chutes de Katende, à cinquante kilomètres, avec une dénivellation de 20 mètres, pourraient fournir au minimum 10.000 à 15.000 chevaux. L'énergie ne sera donc pas difficile à trouver qui permettra de transformer les matières premières que de bonnes routes pourraient faire affluer à Luluabourg : manioc, coton, arachides, maïs, fruits. Les besoins du marché indigène du Kasai en tissus, huiles alimentaires, margarines, farines, conserves favoriseront un jour la naissance d'usines d'importance moyenne à Luluabourg. Peut-être d'ailleurs trouveront-elles avantage à s'établir non loin de la Lulua, qui leur assurerait de larges ressources en eau. Ainsi les faubourgs industriels du Luluabourg de l'avenir se rapprocheraient du site primitif de Malandji.

Conclusion.

Il est délicat d'établir le bilan de l'action exercée par le rail sur le paysage physique et humain et sur l'économie des régions du Kasai et du Haut Lomami traversées par la voie ferrée. Les difficultés sont de deux sortes ; elles proviennent tout d'abord de notre volonté de délimiter étroitement notre sujet et de ne pas nous étendre sur les conséquences morales et sociales de l'évolution de la région considérée (bien qu'il soit impossible de ne tenir aucun compte dans notre étude des aspects moraux et sociaux). Mais la principale source de nos difficultés est dans le fait que les transformations observées — et nous avons vu qu'elles étaient nombreuses — ne sont pas liées uniquement et simplement à la présence de la voie ferrée. Sans le rail, la civilisation européenne aurait transformé la région ; mais l'aurait-elle aussi profondément transformée ? Tel est exactement le point à examiner.

Il y a dans la voie ferrée une exigence de perfection qui engage le colonisateur à faire une œuvre durable, où se manifestent à plein les valeurs de notre civilisation mécanique et précise. Une voie navigable naturelle, une route (c'est-à-dire une piste) admettent tous les à-peu-près. Il n'y a pas encore une route au Congo belge qui réponde à la définition d'une véritable route. Une voie ferrée n'admet pas la même dose de temporaire et de provisoire ; elle ne peut servir honorablement que si elle est dotée d'un équipement suffisant. Par le fait même, elle enracine le colonisateur et l'entraîne nécessairement à agir en profondeur.

Il suffit de comparer, au Kasai, les régions traversées

par la voie ferrée aux régions qui sont loin de son atteinte (et qui n'ont pas de ferments spéciaux d'activité, comme les exploitations diamantifères de Bakwanga ou de Tshikapa) pour constater combien leurs progrès ont marché d'un pas inégal. Lusambo, la vieille capitale, est en sommeil ; elle végète dans son site magnifique. Luebo, que son excellente situation géographique désignait à un meilleur sort, n'emplit pas les vides de son plan trop ambitieux. Lusambo, Luebo, deux ports, supplantés par Luluabourg et Mweka, qui ne sont que des gares.

Il est permis de se demander si les développements que nous venons de signaler doivent vraiment leur importance à la voie ferrée ; la voie ferrée ne se serait-elle pas contentée d'en fixer la localisation, sans influencer en rien sur leur volume ? Autrement dit, sans la voie ferrée, Mweka et Luluabourg n'existeraient pas, mais Luebo et Lusambo auraient atteint une importance semblable à celle que présentent aujourd'hui Mweka et Luluabourg. Il est difficile de répondre par oui ou par non à une telle question. Notre sentiment est que la voie ferrée est responsable non seulement du succès de Mweka et de Luluabourg mais encore du développement urbain total du Kasai.

Voici donc quelles sont les principales conclusions de notre étude :

A — On peut mettre à l'actif de la voie ferrée une augmentation locale de la population résultant souvent d'une concentration remarquable aux environs de la voie, le peuplement de régions autrefois désertes (secteur d'Ilebo, Port-Francqui), le développement d'un grand nombre d'agglomérations urbaines.

S'il est difficile de dire, faute de documents dignes de foi, quelle a été l'augmentation de la population rurale, il est aisé de faire le total de la population urbaine qui,

elle, n'existait pas avant la voie ferrée. Les agglomérations du rail, qui toutes sont nées dans les vingt-cinq dernières années, groupent plus de 50.000 habitants pour la seule province du Kasai, de 5 à 7.000 habitants pour le Haut-Lomami. En ce qui concerne la population rurale, les faits présentent moins d'évidence. On ne peut conclure avec certitude que pour certains secteurs ; mais il ne fait pas de doute que la bande du chemin de fer a accru sa population rurale. Elle a attiré de nombreux immigrants en même temps qu'elle permettait des départs de plus en plus nombreux vers le Katanga.

B — L'une des conséquences les plus intéressantes de la construction du rail a été certainement cette étonnante diffusion des populations baluba, c'est-à-dire l'une des peuplades du Kasai les plus capables d'une forte densité kilométrique. Cette diffusion, commencée dès les premières années, confirmait une tendance que les Baluba avaient révélée au début de la pénétration européenne en offrant leurs services aux Blancs avec moins de réticence que les autres tribus ; cette tendance était peut-être l'aboutissement d'une instabilité et d'une mobilité anciennes. Nous avons étudié avec quelque détail la manière dont s'est faite cette dispersion et nous avons montré qu'elle a abouti au peuplement du Secteur de Port-Francqui et à l'occupation générale de la zone du rail dans le Territoire de Mweka. Il faut souligner encore la situation de ce Territoire, où la zone du rail a échappé complètement aux peuplades bakuba autochtones.

L'expansion baluba est plus sensible encore dans le Territoire de Luluabourg dont nous savons qu'il fut autrefois totalement peuplé de Lulua. Rappelons-nous aussi l'importance considérable et la supériorité numérique des éléments baluba dans toutes les agglomérations urbaines. La zone du rail sans doute n'est pas unique-

ment baluba car il reste encore des villages autochtones mais le « Baluba » est devenu l'habitant-type de cette zone. Il participe à la vie agricole de la région, oriente sa production en fonction de la présence de la voie ferrée et prend une part active à la vie commerciale. Sa présence concourt souvent à faire de cette bande — voyez l'exemple du Territoire de Mweka — une région géographique très distincte du pays voisin.

C — Cette expansion baluba est allée de pair avec un développement des cultures vivrières, une augmentation de la surface cultivée et un accroissement général de la production dont la première conséquence a été le recul des massifs forestiers, bien visible dans le Territoire de Mweka. Seule la présence du rail permet aux cultures vivrières d'être rémunératrices. On le voit bien à l'allure de la zone vivrière qui s'accolle étroitement à la voie ferrée. Encore un caractère qui individualise sûrement la zone du rail.

D — Le chemin de fer a ouvert une vaste région au commerce européen d'une manière beaucoup plus efficace que ne le faisaient jusqu'alors les rivières qui, coupées dans le centre du pays par de nombreux rapides et par des chutes, ne se prêtaient à la navigation que dans leur partie aval. Aujourd'hui, le rail canalise les opérations commerciales et toutes les routes importantes sont branchées sur lui.

E — Si la pénétration européenne a su largement tirer parti du rail, on notera cependant que, en dehors des entreprises forestières et des élevages, l'installation sur une large échelle de colons agricoles proprement dits est toute récente. Les grands élevages sont en liaison étroite avec le rail ; nés en même temps que le chemin de fer, ils sont aujourd'hui les plus importants du Congo belge et ont pu mettre sur pied un énorme troupeau

de 100.000 têtes. La manifestation la plus récente et la plus originale de la colonisation européenne est la mise en train dans le Territoire de Kaniama, en un pays autrefois presque désert, de près de cinquante exploitations agricoles, dont le développement ne se fait pas au hasard mais sous la conduite technique et financière d'une société de colonisation, filiale du Comité Spécial du Katanga. Deux traits sont à souligner qui sont d'un grand intérêt géographique : l'orientation de ces entreprises vers la polyculture et l'élevage laitier, c'est-à-dire vers un mode intensif d'exploitation du sol et, d'autre part, l'organisation et le développement d'une petite agglomération, Kaniama, qui devient la capitale régionale du pays colonisé.

F — Le rail a été un créateur très actif de villes. Il y a dans le chemin de fer des éléments favorables à la naissance de villes : le chemin de fer est stable et durable, les gares sont des points d'une remarquable fixité ; les cheminots et les gens qui vivent autour d'eux constituent un noyau de population urbaine. La constitution d'une classe de cheminots est un fait digne d'attention. Il s'est formé en effet une corporation ouvrière qui a ses traditions propres, qui commence à assurer elle-même son propre recrutement, et qui est en somme une reproduction assez fidèle de notre société de cheminots européens. Cette classe constitue un élément très intéressant pour l'évolution de la population. En effet, il s'agit là d'un groupe social qui est incontestablement en progrès et qui maintient une homogénéité remarquable grâce à la communauté des techniques et des intérêts, au prestige de la machine, à la jouissance d'une certaine sécurité et de privilèges relatifs, à un sentiment de supériorité, à une ségrégation de l'habitat.

Il serait à coup sûr possible de soutenir la thèse selon laquelle, dans un pays comme le Kasai, un développe-

ment très rapide des agglomérations urbaines, en accumulant dans celles-ci un trop grand nombre d'hommes qui n'ont pas d'autres cadres sociaux ou moraux que leurs cadres traditionnels, a des effets moraux et sociaux délétères. Mais la question n'est pas là. Qu'il suffise de constater ici que les routes ont moins tendance que les chemins de fer à fonder des villes. Rappelons l'exemple récent du Brésil, où la route améliorée entre Rio de Janeiro et les états du nord a eu pour effet d'appauvrir les petits centres urbains et de faire naître des sortes de foires où des commerçants en camions répondaient aux besoins de la clientèle rurale. Si l'on peut rester perplexe devant l'avenir de certaines villes du B. C. K., on ne peut cependant s'empêcher de prévoir pour deux d'entre elles une expansion accrue qu'elles devront à leur situation remarquable au carrefour d'importantes voies de communication. La réalisation du plan décennal assurera l'appoint d'un des grands axes routiers du Congo à Luluabourg, déjà grande place de commerce, important centre administratif, grande gare et champ d'aviation très fréquenté. La liaison ferrée avec le C. F. L. semble garantir l'avenir de Kamina qui ne peut, à l'inverse de Luluabourg, s'appuyer sur une région agricole peuplée.

G -- La construction du chemin de fer B. C. K. n'a pas provoqué les catastrophes démographiques et sociales que la construction d'autres chemins de fer tropicaux a pu déclencher. Trop souvent, une telle construction a exigé une main-d'œuvre nombreuse dans des pays peu peuplés ; il fallait recruter par contrainte en désorganisant les sociétés paysannes, retirer des bras à l'agriculture et provoquer la disette ; déplacements et rassemblements de populations propageaient efficacement les maladies. Que l'on pense par exemple au tribut de vies humaines que la construction du chemin de fer

Matadi-Léopoldville a dû verser aux maladies tropicales et aux épidémies banales. La construction du chemin de fer de Brazzaville à Pointe-Noire, quoique plus récente, n'a pas été une aubaine pour les populations de l'Afrique Équatoriale Française.

Il n'a pas fallu déplorer dans le cas du B. C. K. ces conséquences malheureuses, en dehors de quelques épidémies de variole, d'ailleurs peu importantes, qui ont pu éclater dans les camps ⁽¹⁾. Les causes de ce succès? Avant tout la sagesse des constructeurs, qui ont su tirer parti des expériences antérieures et qui ont eu l'habileté d'échelonner les difficultés. En second lieu, les conditions techniques et médicales meilleures que par le passé. De plus, les régions traversées étaient pénétrées depuis plus longtemps par l'influence européenne et habitées par des populations nombreuses et actives.

H — La construction de la voie ferrée a-t-elle eu des suites fâcheuses? Il faut se garder de considérer certains faits regrettables constatés au Kasai comme des conséquences directes de cette présence. Si l'angoissant problème bakuba a été aggravé par la construction de

(1) La construction de la voie ferrée semble pourtant avoir été à l'origine d'une extension de la maladie du sommeil qui est allée de pair avec la dispersion des Baluba. On a constaté à l'époque une recrudescence de la maladie dans les territoires de Dibaya et de Luluabourg d'où, à la suite du recrutement de travailleurs par la Forminière, l'infection gagna Tshikapa (voir G. HAVEAUX, *Vingt ans d'action médicale contre la maladie du sommeil dans le Kasai. An Soc. b. Méd. trop.*, Bruxelles, XXV, 1945, 3-4, pp. 155-204). Une reconnaissance médicale du pays entre 1926 et 1931 « fit découvrir une grande poussée endémique partant du Lomami, de Kanda Kanda, passant par Mérode, Dibaya, se dirigeant sur Kamuanda, Luluabourg et Demba. Débutant à 10% à Mérode. L'infection passait par Kamuanda à 7% pour se réduire à 2% et moins vers Luluabourg et Demba. » Dans le territoire de Luluabourg, le rail passait en pleine zone endémique (4,6% d'infection entre la Tshibashi et la Lubinampata). Dans le territoire de Dibaya, l'infection atteignait de 2 à 9% des individus examinés. La campagne prophylactique menée conjointement dans le Kasai par la Forminière et la Colonie réduisit considérablement ces taux d'infection dès 1930. La maladie du sommeil n'est plus un problème dans la région du rail.

la voie ferrée qui a provoqué l'installation de nombreux étrangers, la réaction désabusée et quelque peu désespérée du peuple bakuba trouve son origine dans les premiers contacts avec les Européens, à la fin du XIX^e siècle, puisque les manifestations en étaient déjà sensibles vers 1910.

I — Les problèmes agricoles du Kasai sont en relation plus étroite avec la présence du rail. L'augmentation de la population par immigration, les ventes au Katanga, les facilités de transport offertes par le chemin de fer ont conduit à l'extension des surfaces cultivées et à la réduction des jachères, par conséquent à la ruine des forêts et à l'épuisement des sols. Mais le chemin de fer a-t-il été la véritable cause de la ruine des forêts et des sols ? On jettera quelque clarté sur ces difficultés en montrant qu'il n'y a pas eu de modifications dans les techniques traditionnelles d'exploitation de la nature tandis que s'imposait le système européen d'organisation de l'espace. Le rail a simplement mis en contact la civilisation européenne et la civilisation indigène. Il en est résulté un régime mixte où triomphe le système européen d'organisation de l'espace tandis que la technique agricole indigène n'évolue pas. Mais les mêmes dévastations se produisent loin de la voie ferrée si la population est dense ; l'extension des cultures cotonnières n'a nullement besoin de la voie ferrée. Il suffit, pour qu'elle soit préoccupante, que la population soit nombreuse.

Notons que les problèmes posés par l'évolution nécessaire des techniques agricoles indigènes ne sont pas insolubles ; les expériences des paysannats montrent qu'il est possible de lutter efficacement contre l'érosion des sols en respectant un assolement convenable. D'autre part, nous pensons que la présence du chemin de fer peut et doit favoriser une orientation de l'agriculture

indigène vers des techniques nouvelles et une exploitation plus intensive. Par les facilités qu'elle assure à l'écoulement des produits (au besoin par des wagons réfrigérés) la voie ferrée doit faire naître une production de légumes et de fruits qui comblera les besoins, mal satisfaits pour l'instant, des consommateurs indigènes et européens du Kasai, du Katanga (et peut-être d'Afrique du Sud). Bananes, mangoustans, mangues sélectionnées, letchis, goyaves, pommes-cannelles, sapotilles, avocats, agrumes, etc., doivent légitimement remplacer le maïs comme produits d'exportation de la zone du rail. A condition bien entendu que les vergers soient situés sur les terrains les plus favorables, qui ne sont pas nécessairement le long de la voie ferrée mais plus probablement au bas des versants et même, pour les bananiers tout au moins, dans le fond des vallées.

Le développement de l'agriculture indigène sera certainement facilité et orienté par la présence de la voie ferrée. Cette perspective ne concerne pas seulement l'étroite bande riveraine du rail. Toute la zone qu'un réseau de routes déjà très dense draine vers le chemin de fer est susceptible de tirer parti de cette proximité, surtout si les communications routières sont améliorées et multipliées. Ainsi, malgré leur gravité qui est réelle et parfois alarmante, les problèmes agricoles ne doivent pas être considérés avec pessimisme. La zone du rail peut, en définitive, tirer de grands avantages agricoles de la présence du chemin de fer.

J — Malgré les heureux résultats des expériences déjà réalisées, il ne semble pas que l'on puisse garantir à la colonisation européenne un avenir brillant. Le peuplement indigène est trop intense dans la province du Kasai pour que les colons européens puissent trouver place. Certes le Haut-Lomami est presque vide, mais la médiocre valeur agricole de ces immenses étendues

ne mérite pas de retenir l'attention. D'ailleurs, ne l'oublions pas, la réussite des exploitations est liée à la proximité de bonnes voies de transport. Donc pas d'attrayante perspective de colonisation dans les immenses espaces déserts du territoire de Kamina, car ils sont trop loin du rail. Près de celui-ci, les méthodes pastorales extensives des grands élevages exigent d'énormes étendues. La région de Kaniama ouvre certains espoirs à l'agriculture blanche grâce surtout aux qualités particulières de son sol. Mais la zone favorable est assez étroitement limitée et la concession de parcelles de 500 ha ne permettra pas de multiplier le nombre des colons.

K — Le bilan définitif est d'un établissement difficile. Une remarque cependant. Nous avons dit que le chemin de fer était un remarquable instrument de développement moderne mais à quel prix ? A quel prix financier ? Les capitaux investis dans un chemin de fer étant empruntés à l'extérieur, il est nécessaire qu'ils soient rémunérés ; les sommes ainsi exportées risquent d'amoin-drir gravement les avantages procurés par la voie ferrée. Pour le B. C. K., aucun problème ; les sources du trafic sont ailleurs qu'au Kasai et la rémunération du capital n'a pas à compter sur le trafic propre du Kasai. Dans un tel cas, le bienfait matériel du chemin de fer ne présente aucune contrepartie délicate sur le plan financier. Le B. C. K. est un don du cuivre katangais à l'évolution moderne des pays qu'il traverse.

* * *

Notre conclusion générale sera très claire. Le chemin de fer B. C. K. a été l'instrument du progrès économique au Kasai. Sans le chemin de fer, ce progrès n'aurait pas été aussi rapide, ni aussi marqué. Le chemin de fer a créé l'activité, fixé la population, orienté l'évolution

technique de celle-ci. Aujourd'hui les données du problème se modifient ; des camions automobiles de 10 tonnes avec des remorques de 10 tonnes pourraient rendre à peu près les mêmes services que la voie ferrée s'ils disposaient de routes excellentes. Il ne nous appartient pas de dire ce que sera l'avenir ; mais, pour le passé et son aboutissement présent, la voie ferrée était seule apte à promouvoir le progrès économique du Kasai selon le rythme relativement rapide que nous avons observé. Le Kasai n'était pas un pays particulièrement comblé des faveurs de la nature ; les sols y sont médiocres, le sous-sol a livré de rares richesses ; la principale ressource du Kasai était sa population baluba relativement nombreuse, relativement entreprenante, relativement active. C'est le chemin de fer qui a permis à ce potentiel humain de trouver son expression.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX.

- BAUMANN, H. et WESTERMANN D. — Les peuples et les civilisations de l'Afrique, suivi de : Les langues et l'éducation. (Traduction française par L. Homburger), 1948, 605 pp.
- BOUSIN, G. — Les transports congolais pendant la guerre. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1946, 2, pp. 712-729.
- CAMUS, Cél. — Les chemins de fer et l'activité économique aux colonies. *Congo*, 1936, II, pp. 733-740.
- DEVISSCHER, J. — Le problème du combustible dans l'industrie des transports au Congo belge. — *Soc. b. d'études et d'expansion. Bull. bimest.*, Liège, 47^e année, n^o 131, mai-juillet 1948, pp. 364-367.
- DEVROEY, E.-J. — Réflexions sur les transports congolais. *Institut Royal Colonial Belge, Section des Sciences techniques ; Mém. in-8^o*, t. V, fasc. 4 ; 1949, p. 94.
- DRESCH, J. — Villes congolaises : Étude de géographie urbaine et sociale. *Revue de Géogr. hum. et d'Ethnologie*. Paris, 1^e année, n^o 3, juill.-sept. 1948, pp. 3-24, photos, cartes.
- GOUROU, P. — Carte de la densité de la population au Congo belge et au Ruanda-Urundi. Atlas général du Congo belge. *Inst. Roy. Col. Belge*. Bruxelles, 1951, 1 notice de 7 pages.
- Les pays tropicaux. Principes d'une géographie humaine et économique. Coll. Colonies et Empires, P. U. F., Paris, 2^e éd., 1948, 199 pp.
- HULSTAERT, (R. P.). — Carte linguistique du Congo belge. *Publ. de l'Institut Royal Colonial Belge, coll. in-8^o, Sect. des Sciences morales et politiques*, 1950, 67 pp.
- JADOT, O. — Le problème du chemin de fer de Port-Francqui à Léopoldville. *La Revue Coloniale Belge*, juin 1952, pp. 160-161, 453-455.
- Le programme ferroviaire du Congo belge. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1952, 2, pp. 522-544.
- LEPLAE, E. — Organisation et exploitation des élevages au Congo belge. I. Bêtes bovines, 1933, 500 pp., Bruxelles, Ministère des Colonies. *Public. Direct. générale Agriculture*.
- LEPLAE, E. — Résultats obtenus au Congo belge par les cultures obligatoires alimentaires et industrielles. *Zaire*, 1947, pp. 115-140.
- MARTEL, L. — Le chemin de fer Brazzaville-Océan et les populations indigènes. Le problème de la main-d'œuvre. *Revue indigène*, mai-juin 1925, pp. 106-111.

- MOULAERT, G. (colonel). — La politique des chemins de fer au Congo belge. *Bull. Soc. belge Études et Expansion*, mai 1922, pp. 151-159, Liège.
- THOMAS, R. — Les forêts et l'exploitation forestière au Congo. Le déboisement, l'érosion et le reboisement. *Bull. agricole du Congo belge*, Bruxelles, Vol. XXXII, n° 1, mars 1941, pp. 91-111.
- VANDERSTRAETEN, E. — Le tabac au Congo belge. *Revue internationale des produits coloniaux et du matériel colonial*. Paris, 23^e année, n° 230, nov. 1948, pp. 206-207.
- VAN LEEUW, L. — La politique des transports au Congo belge. *Congo*, 1928, II, pp. 92-98.
- VAN WING, J. (R. P.). — Notes sur quelques problèmes congolais. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1950, I, pp. 177-195.
- WEULERSSE, J. — L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique centrale. *Annales de Géogr.*, Paris, n° 227, 1931, pp. 544-558.
- WIENER, L. — Les chemins de fer au Congo. *Revue écon. intern.*, vol. IV, n° 2 ; 1929, p. 283 sqq. (La conclusion est reprise dans *Congo*, 1930, I, pp. 671-680).

II. — OUVRAGES PARTICULIERS (1).

A. *Géographie physique, géologie et géographie botanique.*

- BEUGNIES, A. — Contribution à l'étude des sables du Kalahari sur le plateau de Kamina. *Bull. Soc. belge de Géol., Paléo. et hydrol.*, LIX, 1950, fasc. 1-2, pp. 93-102.
- CAHEN, L. — Données nouvelles concernant la géologie et le géomorphologie du Kasai oriental et l'origine du diamant. *Ann. Soc. Géol. de Belgique*, t. LXXIV, fév. 1951, pp. B 105-B 122.
- DE MAGNÉE, Y. — Présence de kimberlite dans la zone diamantifère de Bakwanga (Kasai-Congo belge). *Bull. Soc. belge de Géol.*, Bruxelles, LVI, 1947, 1-2, pp. 97-107.
- DEVROEY, E.-J. — Le régime hydrographique du Kasai. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1940, 2, p. 503.
- Le Kasai et son bassin hydrographique. Bruxelles, 1939. Goemare, 334 pp., 6 planches.
- FOCAN, A., D'HOORE, J. L. et FRIPIAT, J. J. — Essai de classification des types de sol de la région de Kaniama. Conf. afr. des sols, Goma, 1948, n° 1, *Bull. agr. du Congo belge*, 1949, pp. 533-545.
- FOCAN, A. et MULLENDERS, W. — Communication préliminaire sur un essai de cartographie pédologique et phyto-sociologique dans le Haut-

(1) Ces articles et ces ouvrages se rapportent tous à la région du rail ou aux régions immédiatement voisines.

- Lomami. Conf. afr. des sols, Goma, 1948. *Bull. agr. du Congo belge*, 1949, vol. I, pp. 511-545.
- JAMOTTE, A. — Sur la présence de formations fossilifères du type Kalahari dans les régions de Baudouinville, de Mutombo Mukulu et de Lulua-bourg. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1940, 2, pp. 426-446.
- KEVERS, G. — Contribution à l'étude pédo-botanique d'une région du Haut-Lomani (Congo belge). *Bull. agr. Congo belge*, 1950, pp. 255-423.
- LEPERSONNE, J. — Les grands traits de la géologie du Kasai occidental et l'origine secondaire du diamant. *Bull. Soc. belge de Géol.*, 1949, pp. 284-291.
- POLINARD, E. — Constitution géologique de l'Entre-Lulua-Bushimaie du 7^e au 8^e parallèle. *Institut Royal Colonial Belge*, 1934, *Mém. in-8^o, Sect. Sc. natur. et méd.*, t. II, fasc. 5, 74 pp.
- Constitution géologique des régions de la Luilu aux confins de la province du Congo-Kasai et du Katanga. *Ann. Soc. Géol. de Belgique. Publ. rel. au Congo belge et aux régions voisines*, t. II, année 1927-1928.
- Étude pétrographique de l'Entre-Lulua-Lubilash. *Institut Royal Colonial Belge, Sect. Sc. nat. et méd.*, coll. in-4^o, t. VII, 1944, 120 pp.
- Constitution géologique du bassin de la Bushimaie entre la Mui et la Movo (Congo belge). Bruxelles, *Institut Royal Colonial Belge, Sect. Sc. nat. et méd., Mém. in-4^o*, t. VII, 1949, 50 pp.
- Considérations sur le système du Kalahari et ses dérivés, au sud du Congo belge, entre le Kwango et le Katanga. Bruxelles, *Institut Royal Colonial Belge, Mém. in-8^o, Sect. Sc. nat. et méd.*, t. XVII, 1948, 56 pp.
- La bordure nord du socle granitique dans la région de la Lubi et de la Bushimaie. *Mém. Institut Royal Colonial Belge, Sect. Sc. nat. et méd.*, in-8^o, t. IX, 1939, 56 pp.
- La géographie physique de la région du Lubilash, de la Bushimaie et de la Lubi vers le 6^e parallèle sud. *Institut Royal Colonial Belge*, coll. in-4^o, *Sect. Sc. nat. et méd.*, t. IV, 1935, 38 pp.
- Les gisements diamantifères des collines de Bakwanga-Divindji sur la Bushimaie. Liège, Vaillant-Carmanne, in-8^o, 17 pp.
- Les niveaux à stromatolithes du système de la Bushimaie aux confins des régions du Kasai et du Katanga. *Ann. Soc. géol. de Belg.*, Liège, t. 71, 1947-1948, févr.-avr. 1948, pp. B 167-178.
- WILDEMAN, (E. de). — La région du Kasai, sa flore, ses cultures. Mission permanente d'études de la Compagnie du Kasai, Bruxelles, 1910.
- Considérations sur l'état actuel des connaissances relatives à la géobotanique du Congo belge.

B. Géographie humaine et économique.

- ACHTEN, L. — Over de geschiedenis der Bakuba. *Congo*, 1929, I, pp. 189-205.

- BALLEGEER, L. — Le paysannat indigène. Expériences entreprises à la station de l'Inéac à Gandajika (territoire de Kanda Kanda). *Bull. du Centre d'étude des problèmes sociaux indigènes (CEPSI)*. Élisabethville, 1946-1947, n° 2, pp. 37-49.
- BAUDINE, J. et VAN BREE, F. — La prospection du Kasai, la fondation et l'activité de la Forminière. Élisabethville, *Lovania*, n° 4, 1944, pp. 43-52.
- BEQUAERT, M. — Bijdrage tot de kennis van het steentijdperk in het land der Bashilange. Museum van Belgisch-Kongo, Tervueren. Brussel, Van Campenhout, 1942.
- BURTON, W. F. P. — L'âme luba. *Bull. Juridictions Ind. et Droit cout. congolais*. Élisabethville, 1939, 2, 3, 5, 6 et 1940.
— L'organisation sociale des Baluba. (Trad. de l'anglais par P. Van Arenbergh). *Bull. Juridictions ind. et Droit Cout. cong.*, Élisabethville, IV, 7, 1936, pp. 150-153.
- CAMPHYN, R. — L'endémie tuberculeuse au Kasai. *Ann. Soc. belge Méd. trop.*, 1950, pp. 363-386.
- CAPELLE, Ém. — Les indigènes ont-ils un nom de famille ? *Zaire*, I, oct. 1947, pp. 923-927.
- CLOUZOT, H. — Tissus nègres. Paris, 1931, Libr. des Arts décoratifs.
- CORMEAU, P. — Où en est la colonisation européenne au Katanga ? *La Revue colon. belge*, 2^e année, juin 1947, pp. 323-329.
— Espoirs de développement de la colonisation au Katanga. *La Revue colon. belge*, juin 1947, pp. 360-361.
- DANSE, M. — Avril-juillet 1920. Carnet de route d'Élisabethville à Boma par le Lomani, le Kasai et le Bas-Congo. Élisabethville, 1923.
- DAYE, P. — Le chemin de fer Bas-Congo-Katanga. *Revue écon. intern.*, 25 nov. 1922, IV, n° 2, pp. 431-435.
— Les transports au Congo. *Le Flambeau*, 30 avril 1923, pp. 119-125.
- DE CAROLIS. — Us et coutumes indigènes. Avènement au trône de Bope Mabindji, « Roi des Bakuba ». — *Le Conseiller Congolais*, n° 1, 1930, p. 15.
- DE CLERCQ, A. (Mgr). L'attitude des Baluba vis-à-vis de la pénétration des idées européennes. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, 1931, pp. 46-51.
(Reproduit dans *Congo*, 1931, II, pp. 559-563 et 1932, I, pp. 240-244).
- DE CLERCQ, A. (Mgr). — Le chanvre chez les Bena Lulua. *Congo*, 1928, I, pp. 504-514.
— Le Ndumbulula ou juge au pays du Lulua-Kasai-Sankuru-Lomami. *Congo*, 1929, II, pp. 839-843.
— L'origine des Bakwa Kalonji. *Mitt. Anthr. Gesellsch. Wien*, 1933, LXIII, pp. 14-16.
- Hoe het Tshiluba zich in Kasai verspreidde. *Kongo Overzee*, Anvers, 1937, III, fasc. 5, pp. 241-244.
- DE FORMANOIR DE LA CAZERIE, G. — L'élevage du gros bétail au Congo

- belge. *Bull. bim. Soc. belge d'Étude et d'Expansion*, Liège, 51^e année n° 149, janv.-fév., 1952.
- Les élevages de gros bétail du Katanga-Kasai. Esquisse historique. C. r. Cong. scientif. Cinqu. C. S. K. Élisabethville, IV, 2, pp. 321-337.
 - Les grands élevages de bovidés au Katanga. Perspectives d'avenir. C. r. Cong. scientif. Cinqu. C. S. K., IV, 2, pp. 338-343.
- DENOLF, P. — Aan de rand der Dibese. *Congo*. Bruxelles, 1936, T. I, pp. 206-226, pp. 358-379, pp. 526-562.
- ID. *Zaire*, IV, 1950, pp. 613-641, pp. 721-752, pp. 965-988.
 - Arme Bakuba. *Kongo Overzee*. Antwerpen, XVIII (1952), 4, p. 338.
 - Geschiedenis der Kasayi-stammen. *Aequatoria*. Coquilhatville, 5^e année, n° 5, 1942, pp. 106-111.
 - Hoe de Bangongo in Kasai kwamen. *Congo*, 1932, I, pp. 364-367.
 - Linguistische Schets van het Gebied tussen de Kasai en de Lomami. *Zaire*, 1951, pp. 55-58.
 - Ontvolking en veelwijverij in Kongo. *Congo*, 1934, I, 4, pp. 528-544.
 - Over het ontstaan der Bakubasche beschaving. *Congo*, 1932, I, pp. 77-87.
 - De Slaven bij de Basho, Bakuba en Baluba. *Congo*, 1938, II, pp. 67-79, pp. 197-212, pp. 296-308.
- DE POORTERE, A. et MEES, R. — Moyens de transport dans la région du Kasai. *Congo*, 1922, I, pp. 438-439.
- DE VAUCLEROY, P. — Séjour à Dibaya. *Expansion belge*, 1930, I, pp. 18-21 ; 3, pp. 103-107.
- DORY, J. — Sur une formule de mise en valeur des gîtes agricoles. Rôle du tabac Sumatra dans un plan d'exploitation de *mixed farming*. L'expérience effectuée au Lomami par la Cobelkat. C.-r. Cong. Scient. Élisabethville, 50^e anniv. C. S. K., vol. IV, t. I, communic. n° 48, pp. 208-232.
- EQUATOR. — La Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. B. C. K. *Revue col. belge*, janv. 1949, pp. 9-13.
- FOURCHE, J. et MORLINGHEM, H. — Les communications des indigènes du Kasai avec les âmes des morts. *Institut Royal Colonial Belge, Sect. Sc. mor. et pol., Mém. in-8°*, IX, 2, Bruxelles, 1939, 78 pp.
- FOURCHE, J., TIARKO et MORLINGHEM, M. — Les arbres-à-esprits du Kasai. *Congo*, 1937, II, pp. 445-449.
- GHSQUIÈRE, J. — Principales maladies du coton au Kasai et au Sankuru. *Bull. agr. Cong. belge*, vol. XIX, n° 4, 1928, pp. 552 sqq.
- GILLARDIN, J. — Quelques essences de reboisement au Kasai. *Bull. agr. Cong. belge*. Bruxelles 1937, pp. 671 sqq.
- GILLET, P. — Le chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. *Congo*, 1927, I, pp. 629-649.
- ID. — *Bull. Soc. belge des Ing. et des Industr.*, t. VIII, n° 1, juin 1928, pp. 7-40.
- HAVEAUX, G. — Vingt ans d'action médicale contre la maladie du sommeil dans le Kasai. *Ann. Soc. belge Méd. trop.*, 1945, 3-4, pp. 155-203.

- HEENEN, G. — Notes sur le district du Lomami. — *Bull. Soc. belge d'Études coloniales*, janv.-fév. 1923, pp. 5-21.
- HILTON-SIMPSON, M. W. — *Land and People of the Kasai*. London, 1921.
- HOFKENS, L. — Aperçu de la position de la province de Lusambo dans l'économie du Congo belge. *Bull. Soc. belge d'Étude et d'Expansion*. Liège, 46^e ann., n° 126, mai-juin-juill. 1947, pp. 343-348.
- JACOBS, V. — Le grand avenir des élevages au Katanga-Kasai. *Essor du Congo*, 1931, n° 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1119, 1120, 1121.
- JADOT, J.-M. — Le Miracle Bushongo. Contribution à la philosophie et à l'histoire de l'art mélanien au Congo belge. *Les Vétérans coloniaux*. Bruxelles, 19^e ann., n° 9, sept. 1947, pp. 3-11.
- JADOT, O. — Sous le signe du rail africain. Souvenirs d'un ingénieur. *La Revue col. belge*. Bruxelles, 1^{er} ann., n° 16, 1^{er} juin 1946, pp. 10-12.
- JANSSEN, P. — La bilharziose dans le Lomami. C.-r. Cong. Scient. Élisabethville, 50^e anniv. C. S. K., vol. V, 1951, pp. 23-28.
- LEBLANC, Dr. — Le problème de la Malaria à la Fomulac. *Annales de la Soc. belge, Méd. trop.*, t. XI, 1931, pp. 47 sqq.
- LE BŒUF. — L'Élevage au Kasai. *Agric. et Élev. au Congo belge*. Avril 1927.
- LE MARINEL, P. — Notes sur les découvertes et l'occupation des régions du Kasai, du Luba et du Katanga. *Bull. Soc. roy. de Géogr.*, Anvers 1906.
- LEPLAE, Ed. — La culture du coton à la station de Gandajika en 1931. *Agr. et Élev. au Congo belge*, n° 13, 1932, pp. 145 sqq.
- Uitbating eener hoeve van 200 hectaren in Lomami. Bruxelles, Min. des Col., Direct. gl. agric., 1928, 68 pp.
- LIVENS, T. — Sols et herbages du Haut-Lomami. *Bull. Agr. Congo belge*, 1950, pp. 349-359.
- MAES, J. — Observations sur les jachères naturelles et artificielles de la région cotonnière de Gandajika. C.-r. de la semaine agricole de Yangambi, 1947. Bruxelles, *INÉAC*, publi. hors-série, vol. I, pp. 179-182.
- Le paysannat indigène à Gandajika. Conclusion générale des travaux de la semaine agricole de Yangambi, 1947, Bruxelles, *INÉAC*, pp. 260-264.
- PIÉRAERTS, G. — Synthèse des Baluba. *Bull. Soc. roy. Géogr.* Anvers, LVI, I, 1936, pp. 36-51.
- PLESSERS, (R. P.). — Les Bakaji Ba Mpinga (femmes de remplacement) chez les Baluba du Lubilash. *Bull. Jur. Ind. et Droit cout. cong.* Élisabethville, 13^e année, sept.-oct. 1945, pp. 130-132.
- QUARRE, P. — Considérations générales sur les pâturages du Lomami. *L'Essor agricole du Katanga*. Élisabethville, 31 mai et 7 juin 1933.
- Contribution à l'étude des pâturages katangais. *L'Essor agricole du Katanga*. Élisabethville, 1^{er} déc. 1935.
- SAMAIN, A. — Geestenboomen bij de Baluba's. *Congo*, 1923, I, pp. 43-49 ; 1924, I, pp. 218-229.

- Geschiedenis der Bena Lulua's. *Congo*, 1922, II, pp. 229-232.
- Zeden en gebruiken der Baluba's. *Congo*, II^e ann., 1921, II, pp. 21-35.
- Les Basonge. *Congo*, 5^e ann., 1924, I, pp. 48-52.
- SCHWETZ, J. — Sur l'état sanitaire de la région du Lubilash et tout spécialement sur la bilharziose dans cette région. Rapport sur une reconnaissance effectuée en janvier-février 1946. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*, XVIII, 1947, 2, pp. 519-577.
- Note culicido-paludologique et malaco-schistosomique sur l'exploitation diamantifère de Bakwanga-Tshiminga. *Inst. Roy. Col. b., Bull. des Séances*, 1947, 1, pp. 307-318.
- Sur la rivière Fwa. Notes géographiques, zoologiques et médicales. *Institut Royal Colonial Belge, Bull. des Séances*. Bruxelles, 1947, I, pp. 271-295.
- SCHWETZ, J., BAUMANN, H. et FORT, M. — Nouvelles recherches sur la répartition des Anophèles et du paludisme endémique au Congo belge (région du Lubilash-Sankuru) *Annales Soc. belge, Médec. trop.* Bruxelles, t. XXVII, n^o 3, sept. 1947, pp. 289-313.
- SOYER, L. P. — Études relatives au paysannat indigène entreprises à la station de Gandajika (Lomami). C.-r. Semaine agric. de Yangambi. Bruxelles, *INÉAC*, Publ. hors-série, vol. 2, 1947, pp. 789-799.
- STAPPERS, L. — Tussen Luba en Songye. *Zaire*, 4, 1950, pp. 271-276.
- TIHON, L. — Extraction de l'huile de palme et de l'huile d'arachide à la mission de Demba. *Bull. Agr. Congo belge*, n^o 3, sept. 1924, pp. 562-564.
- Le palmier à huile au Kasai. *Bull. Agr. Congo belge*, n^o 3, sept. 1924 ; pp. 544-561.
- TORDAY, E. — On the Trail of the Bushongo. London, 1925.
- TORDAY, E. et JOYCE, T. A. — Notes ethnographiques sur les peuples communément appelés Bakuba ainsi que sur les peuplades apparentées. Les Bushongo. *Annales Musée Congo belge*, Tervueren, in-4^o, D, série IV, tome 2, 1911.
- Notes ethnographique sur des populations habitant les bassins du Kasai et du Kwango oriental. I. Peuplades de la forêt. II. Peuplades des prairies. *Annales Musée Congo belge*, Tervueren, in-4^o, D, série IV, t. 3, 1922.
- VAN ASCH. — Le Katanga, futur producteur de tabac. *Congo*, 1936, II, pp. 455 sqq.
- VAN CAENEGHEM, E. — Étude sur les dispositions pénales coutumières contre l'adultère chez les Baluba et Bena Lulua du Kasai. — *Bull. Centre Étude des probl. sociaux indig. (CEPSI)*. Élisabethville, n^o 8, 1949, 46 pp.
- Het Godsbegrip bij de Baluba van Kasai. — *Zaire*, juillet 1949, pp. 743-764.
- Le Luba, langue commune congolaise. *Lovania*, Élisabethville, n^o 5, fin 1944 et 1^{er} trim. 1945, pp. 118-123.
- Élisabethville, n^o 5, fin 1944 et 1^{er} trim. 1945, pp. 118-123.
- VANDERIJST, H. (R. P.). — Introduction à la phytogéographie agrostolo-

- gique de la province Congo-Kasai, les formations et les associations. *Institut Royal Colonial Belge, Sect. Sc. natur. et méd.*, in-4^o, 1932, 154 pp.
- Introduction générale à l'étude agronomique du Haut-Kasai. Les domaines, districts, régions et sous-régions géo-agronomiques du Vicariat apostolique du Haut Kasai. *Institut Royal Colonial Belge. Brux.*, *Sect. des Sciences natur. et médic.*, in-4^o, 1933, 82 pp.
- VAN LEER, R. — Considérations sur quelques aspects de l'expérience culturelle du tabac au Lomami. C.-r. Cong. Scient. Élisabethville, 50^e ann. C. S. K., vol. IV, t. I, Trav. Comm. agric., zootechn. et forest. Commun. n^o 65, pp. 197-207.
- VAN LEER, R. et DORY, J. — La production au Lomami de tabacs de cape de cigare. *Bull. Agr. Congo belge*, 1952, pp. 998-1009.
- VAN OVERBERGH, C. — Les Basonge. Coll. Monogr. Ethn. publ. par le Bureau Intern. d'Ethno., Bruxelles, 1908.
- VAN THIELEN. — Un coin du Congo belge. Les Baluba du Kasai. *Bull. Missions de Scheut*, juillet 1922, pp. 156-160.
- VAN WING, J. (R. P.). — Quelques aspects de la situation sociale des indigènes au Kasai et au Katanga. *Institut Royal Colonial Belge, Bruxelles, Bull. des Séances*, 1948, n^o 1, pp. 111-135.
- VAN ZANDYCKE, A. — Note historique sur les origines historiques de Luluabourg (Malandi). *Zaire*, 1952, pp. 227-249.
- La révolte de Luluabourg (4 juillet 1895). *Zaire*, 4, 1950, pp. 931-964, 1063-1082.
- VERDICK, E. — Histoire de Luluabourg. *Congo*, 1927, II, pp. 361-367.
- VERHULPEN, E. — Baluba et Balubaisés du Katanga. Anvers, *L'Avenir belge*, 1936-534 pp.
- WALRAET, M. — La colonisation agricole au Katanga (1910-1948). *Bull. bim. Soc. belge d'Études et d'Expansion*. Liège, 48^e année, n^o 135, mars-avr. 1949, pp. 255-259.
- WEYDERT, J. — Mœurs et coutumes des indigènes. *Bull. Cercle Col. Luxembourg*, 1938, 9^e année, 2, pp. 25 sqq.
- Les Baluba chez eux. Heffingen, 1938.
- WHARTON, C. T. — The Leopard hunts alone. The life and ways of the Savages of the Congo and how Christianity was welcomed by them. — New-York, 1927, Revell, 144 pp.
- WIENER, L. — La compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.). *Revue Econo. Intern.*, vol. II, n^o 1, 1930, p. 81.
- WISSMANN, H. (von). — Im innern Afrikas. Die Erforschung des Kassai während der Jahre 1883 bis 1885. Leipzig, Brockhaus, 1888, 16^o, 458 p.
- ZIELINSKI, A. — Le problème des trypanosomiasés animales dans la zone de colonisation de la Cobelkat au Lomami. *Bull. Agr. Congo belge*, 1952, pp. 135-148.

III. OUVRAGES ET ARTICLES ANONYMES.

Inauguration de la ligne Port-Francqui — Bukama. Bruxelles, Chemin de fer du Bas-Congo — Katanga, 1928, 8°, pl., cartes, 76 pp.

La compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. *Congo*, 1920, 1^o, I, pp. 124-126.

Le chemin de fer du Bas-Congo au Katanga. *Congo*, 1921, 2^o, II ; pp. 263-264, 1922, 3^o, I, pp. 73-80, 395-403 ; 1923, 4^o, 1, pp. 572-576.

L'effort forestier du Léokadi. *L'Essor du Congo*, 30 janv. 1941, p. 3.

Mémoire présenté par les évolués noirs du Luluabourg à M. le Commissaire de District S... en mars 1944, immédiatement après la révolte des soldats. *Les Cahiers socialistes*, Bruxelles, n^{os} 16-17 ; juillet 1947, pp. 105-108.

Port-Francqui. Construction. *Congo*, 1928, II, pp. 134-135.

Transport de bétail sur le réseau de la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (B. C. K.). Rapport au Congrès d'Agric. tropic. d'Anvers, 1930 et Bruxelles, *Bull. Agric. Congo belge*, 1930, p. 548.

Table des figures.

Fig. 1. Carte générale du tracé du chemin de fer B. C. K.	13
Fig. 2. Profil de la ligne de Port-Francqui à Bukama	16
Fig. 3. Morphologie des environs de Kaulu (Territoire de Dibaya).	25
Fig. 4. Un lacet de la voie ferrée au S. W. de Demba.	28
Fig. 5. Densité de la population rurale.	34
Fig. 6. Répartition du rapport E/F (nombre d'enfants pour 100 femmes adultes)	42
Fig. 7. Carte administrative de la zone du rail	43
Fig. 8. Carte ethnographique de la province du Kasai et du Ter- ritoire de Kaniama	59
Fig. 9. Petite case baluba	69
Fig. 10. Vue générale et plan d'une grande case baluba	70
Fig. 11. Plan général de la grande case et de son enclos	71
Fig. 12. Case bakuba populaire	75
Fig. 13. Case du palais royal	76
Fig. 14. Détail de la paroi d'une case du palais	77
Fig. 15. Répartition des peuplades non autochtones dans le Ter- ritoire de Mweka	80
Fig. 16. Schéma des terres d'un village du Territoire de Demba..	99
Fig. 17. Occupation de la zone du rail entre Tshimbulu et Fwam- ba (Territoire de Dibaya).	103
Fig. 18. Limites approximatives des surfaces forestières conti- nues dans la province du Kasai	112
Fig. 19. Le recul de la forêt dans le Territoire de Mweka depuis 1933	115
Fig. 20. Plan de Tshimbulu.	143
Fig. 21. Plan de Luputa	145
Fig. 22. Plan de Mweka	147
Fig. 23. Plan de Port-Francqui	151
Fig. 24. Plan de Kamina	159
Fig. 25. Situation des centres européens anciens et actuels de la région de Luluabourg	165
Fig. 26. Le site de Luluabourg	170-171
Fig. 27. Luluabourg. — Les différents quartiers.....	170-171
Fig. 28. Luluabourg. — Les étapes de l'extension de la ville	170-171

Table des photographies.

	Face page
Photos 1 et 2. L'attaque du plateau par un cirque d'érosion en territoire de Dibaya	20
Photo 3. Une vallée dans la région de Luluabourg	21
Photo 4. Savanes dans le territoire de Dibaya, à l'ouest de la Lubi	21
Photo 5. Le rail en pays forestier près de Port-Francqui vers 1928	30
Photo 6. Pont sur la Lubilash	30
Photo 7. Case baluba du territoire de Dibaya	31
Photo 8. Village de Kaniama. Case baluba et hutte des « ancêtres »	31
Photo 9. Village de Kaniama. Grenier sur pilotis	62
Photo 10. Village baluba du territoire de Luluabourg	62
Photo 11. Case du palais royal de Mushenge	63
Photo 12. Case du palais royal de Mushenge	63
Photo 13. Détail de la case de la photo 12	72
Photo 14. L'habitation du roi bakuba	73
Photo 15. Construction d'une case à Mushenge	84
Photo 16. Une rue de Mushenge	85
Photo 17. Village bakele de Mangongo. Enclos palissadés	85
Photo 18. Un village bakete du territoire de Mweka en bordure du rail	94
Photo 19. Village de cantonniers B. C. K. au km 665	94
Photo 20. Défrichement agricole de versant près de Luluabourg	95
Photo 21. Fin de saison sèche. Fumées des défrichements sur les versants d'une vallée près de Port-Francqui	95
Photo 22. Le chemin de fer dans l'ancienne zone forestière. La zone du rail dans le territoire de Port-Francqui ..	116
Photo 23. Le chemin de fer dans le territoire de Mweka	116
Photo 24. Coupe de bois au nord de Kakenge	117
Photo 25. Mweka. Aspect traditionnel de la gare B. C. K.	117
Photo 26. Un arrêt du train-courrier	136
Photo 27. Centre commercial sur la route de Bulape à Mushenge	136
Photo 28. Un petit poste européen en bordure du rail : Demba	137

Photo 29. Port-Francqui : le Kasai et le port	154
Photo 30. Luluabourg. Le quartier commercial au nord de la gare	155
Photo 31. Luluabourg. Le quartier résidentiel au sud du rail. . . .	166
Photo 32. Luluabourg. Un aspect du quartier commercial au nord de la gare	167
Photo 33. Luluabourg. Le camp B. C. K.	178

Table des cartes en pochette.

Répartition de la population.

1. Territoire de Mweka et secteur de Port-Francqui.
2. Territoire de Demba.
3. Territoire de Luluabourg.
4. Territoire de Dibaya.
5. Territoire de Kanda Kanda.
6. Territoire de Kaniama.
7. Territoire de Kamina.

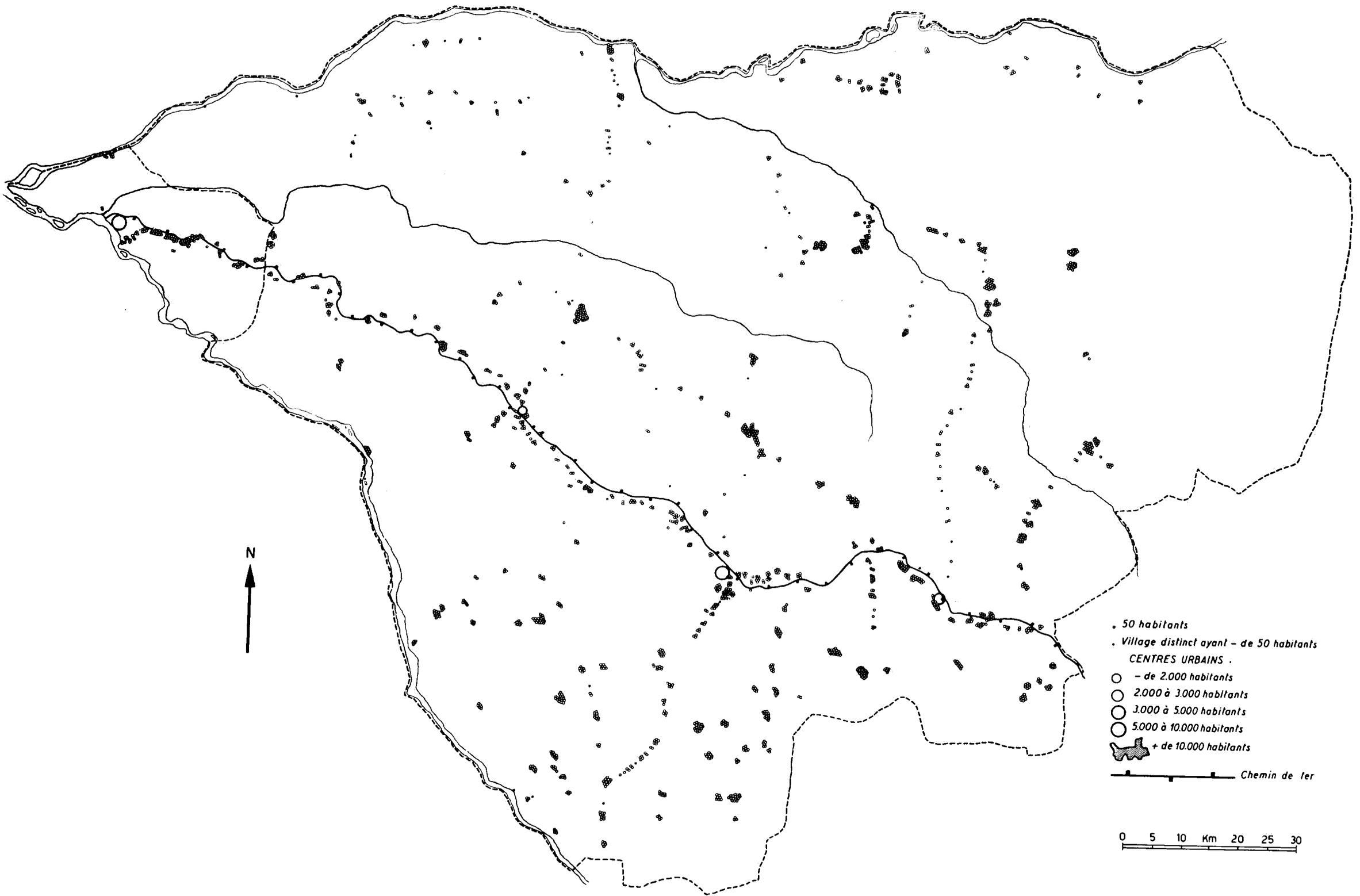
TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
CHAPITRE I. — LE TRACÉ DU B. C. K. ET LES PROBLÈMES DE LA CONSTRUCTION	7
I. <i>La création de la compagnie du B. C. K.</i>	7
II. <i>La recherche du tracé actuel</i>	9
III. <i>La construction</i>	12
Les transports au moment de la construction.	
A. Les problèmes de l'approvisionnement en matériel	15
B. Les problèmes de la main-d'œuvre	17
C. Les problèmes du ravitaillement	18
D. Les difficultés liées à la morphologie	20
Le type du Sud	21
Le type central	22
Le type du Nord	23
Quelques processus morphologiques et leur inci- dence sur la voie ferrée	24
Particularités du tracé	27
E. La construction et la forêt	29
IV. <i>Conséquences immédiates de la construction</i>	30
CHAPITRE II. — LES MODIFICATIONS QUANTITATIVES ET LA RÉ- PARTITION DE LA POPULATION DANS LA ZONE DU RAIL	33
I. <i>La densité de la population</i>	33
II. <i>Le mouvement naturel de la population</i>	38
A. Le mouvement naturel de la population. La situa- tion démographique actuelle	40

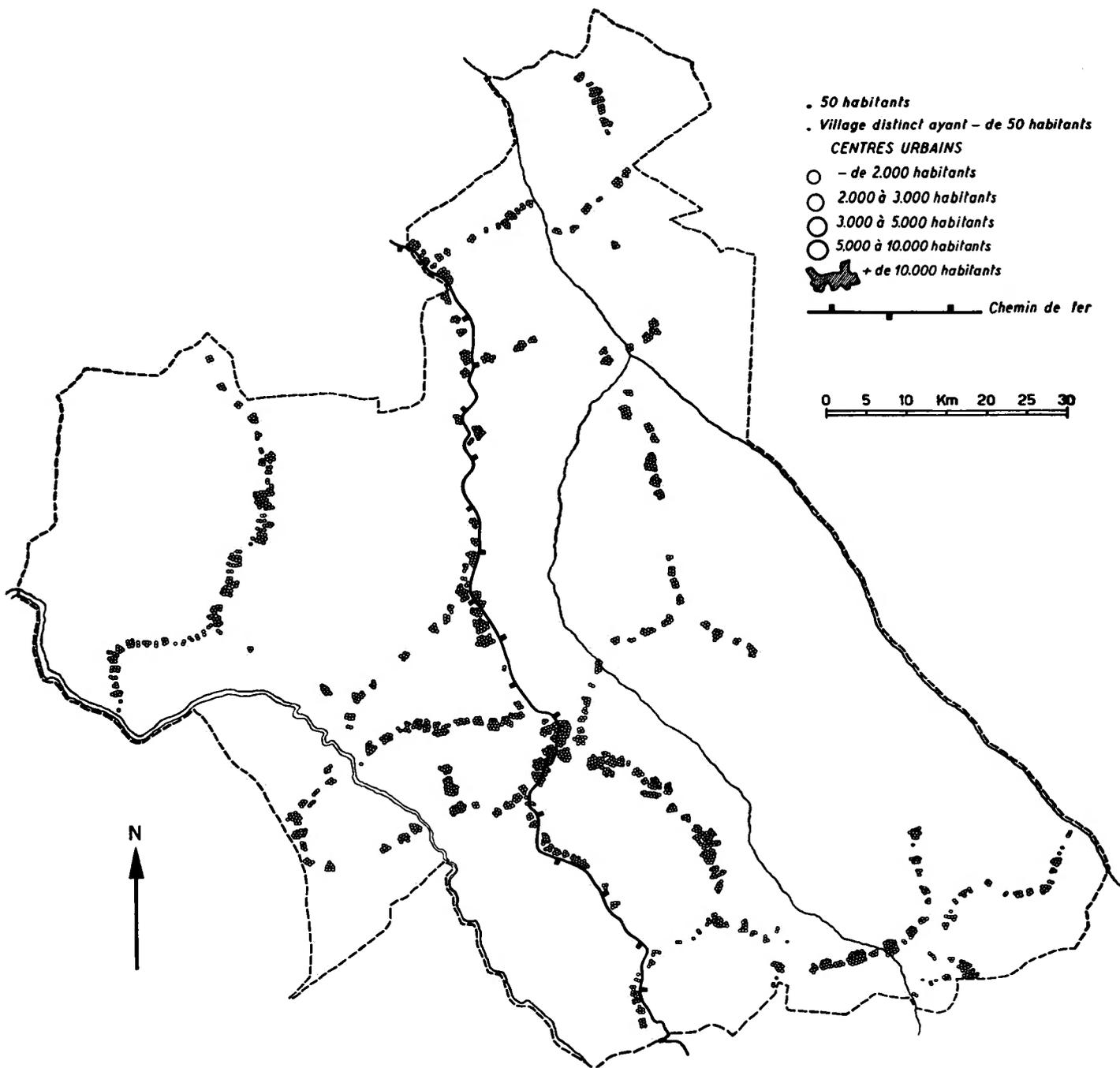
B. L'émigration	44
C. L'immigration	46
III. <i>Essai de localisation précise des hommes</i>	47
CHAPITRE III. — LES MODIFICATIONS DE LA RÉPARTITION QUALI- TATIVE DE LA POPULATION	
	57
<i>Introduction</i>	57
I. <i>Le peuplement ancien</i>	59
II. <i>Les traits généraux des modifications survenues depuis la construction du rail</i>	62
III. <i>Réactions différentes des Baluba et des Bakuba</i>	64
A. Caractères généraux des Baluba et des Bakuba	64
Les Baluba	65
Les Bakuba	72
B. L'aspect actuel du pays bakuba	79
C. L'expansion baluba. — Recherche de ses causes et de ses processus	82
D. Le recul bakuba	88
CHAPITRE IV. — LA GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE ET LE RAIL	
	93
<i>Introduction</i>	93
I. <i>Le rail, source directe de revenus</i>	95
II. <i>Le rail et l'agriculture indigène</i>	96
A. Ce qui n'a pas changé	96
Les techniques	96
La médiocrité générale des sols	97
B. Les modifications apportées à l'agriculture tradition- nelle	98
Les zones agricoles du Kasai	101
C. Les problèmes agricoles de la région du rail	103
Le Secteur des Baluba de Luluabourg	104
Le Territoire de Mweka	106
D. Conclusion	107

III. <i>Le rail et la forêt</i>	110
A. Les régions forestières	111
B. Le recul de la forêt et ses causes	114
C. Les exploitations forestières	117
IV. <i>Le rail et la vie commerciale</i>	119
V. <i>Le rail et la colonisation européenne</i>	123
A. Les grands élevages	123
B. Les colons indépendants	125
C. Une région de colonisation blanche : le pays de Kaniama	126
CHAPITRE V. — LES VILLES DU RAIL	133
<i>Introduction</i>	133
I. <i>Caractères généraux des agglomérations urbaines en bordure du rail</i>	135
Aspect et importance	135
Les sites	137
Les problèmes urbains	139
Les fonctions	140
II. <i>Étude sommaire de quelques agglomérations du rail</i>	141
Demba	142
Tshimbulu	142
Luputa	144
Mweka	146
Les agglomérations de colons : Kaniama et Mwene Ditu	148
III. <i>Port-Francqui</i>	150
Le site	150
Le développement historique	153
L'aspect et les activités	155
Problèmes et avenir de Port-Francqui	157

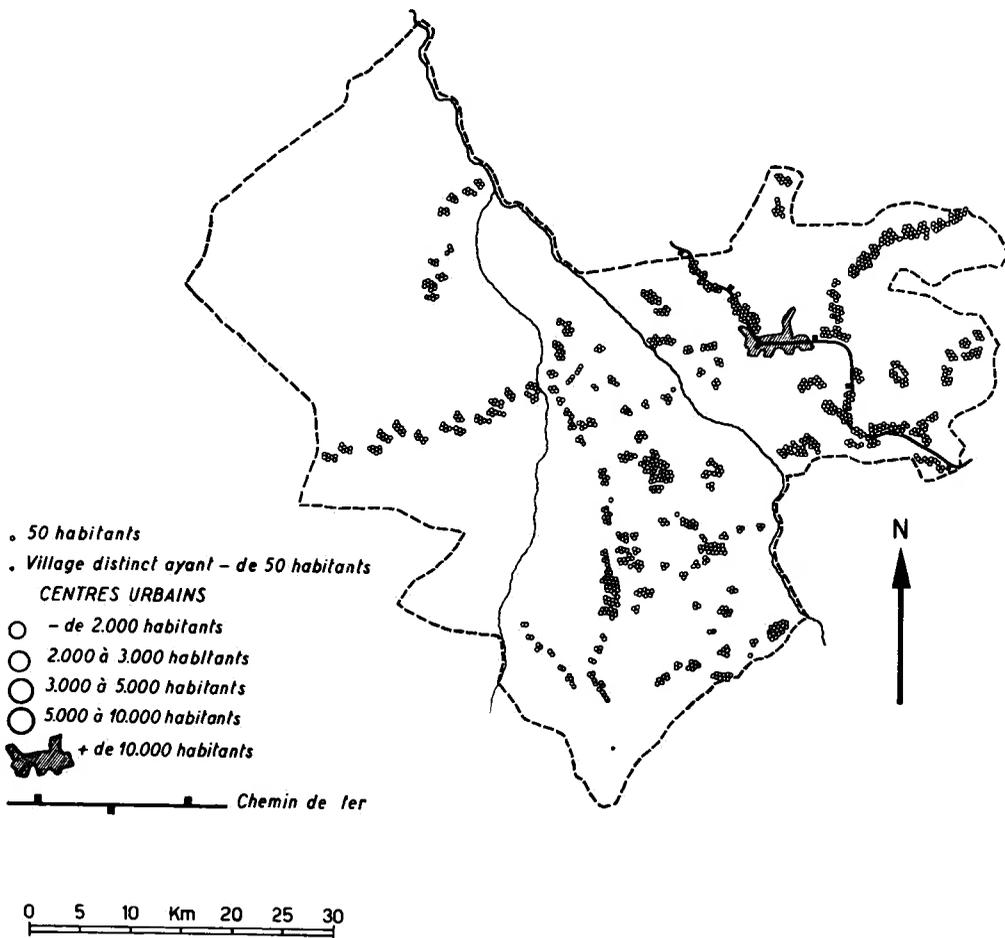
IV. <i>Kamina</i>	158
Le site	158
Le développement historique	160
Problèmes et avenir	163
V. <i>Luluabourg</i>	163
L'origine du premier Luluabourg	164
Naissance et développement de l'actuel Luluabourg ..	167
Le site de la ville actuelle	170
Le plan	172
La population et ses activités	174
1. La population blanche	174
2. La population noire	175
Les problèmes de Luluabourg et l'avenir	178
CONCLUSION	181
BIBLIOGRAPHIE	192
TABLE DES FIGURES	201
TABLE DES PHOTOGRAPHIES	202
TABLE DES CARTES EN POCLETTE	204



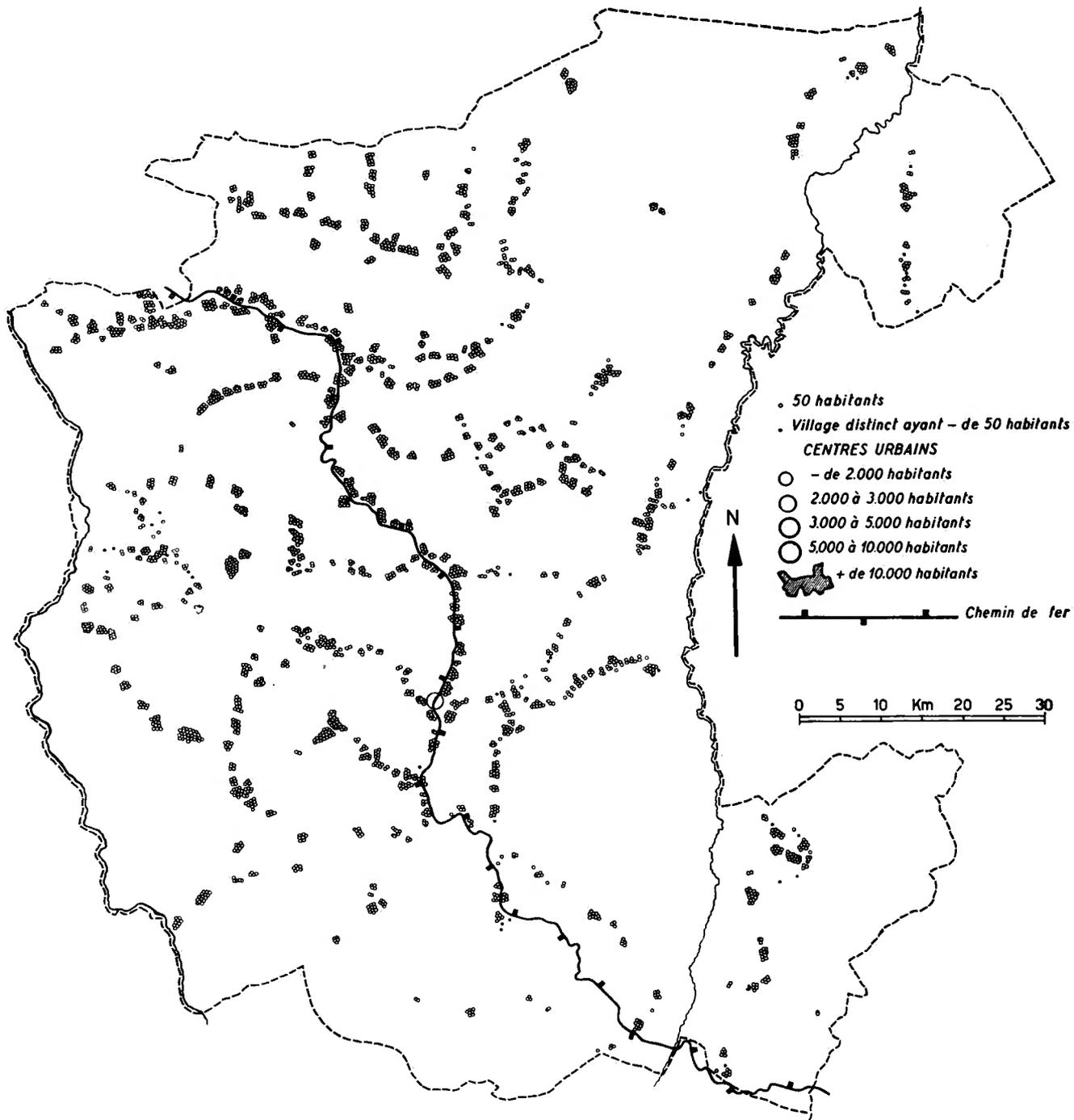
1. — Territoire de Mweka et secteur de Port-Francoqui.



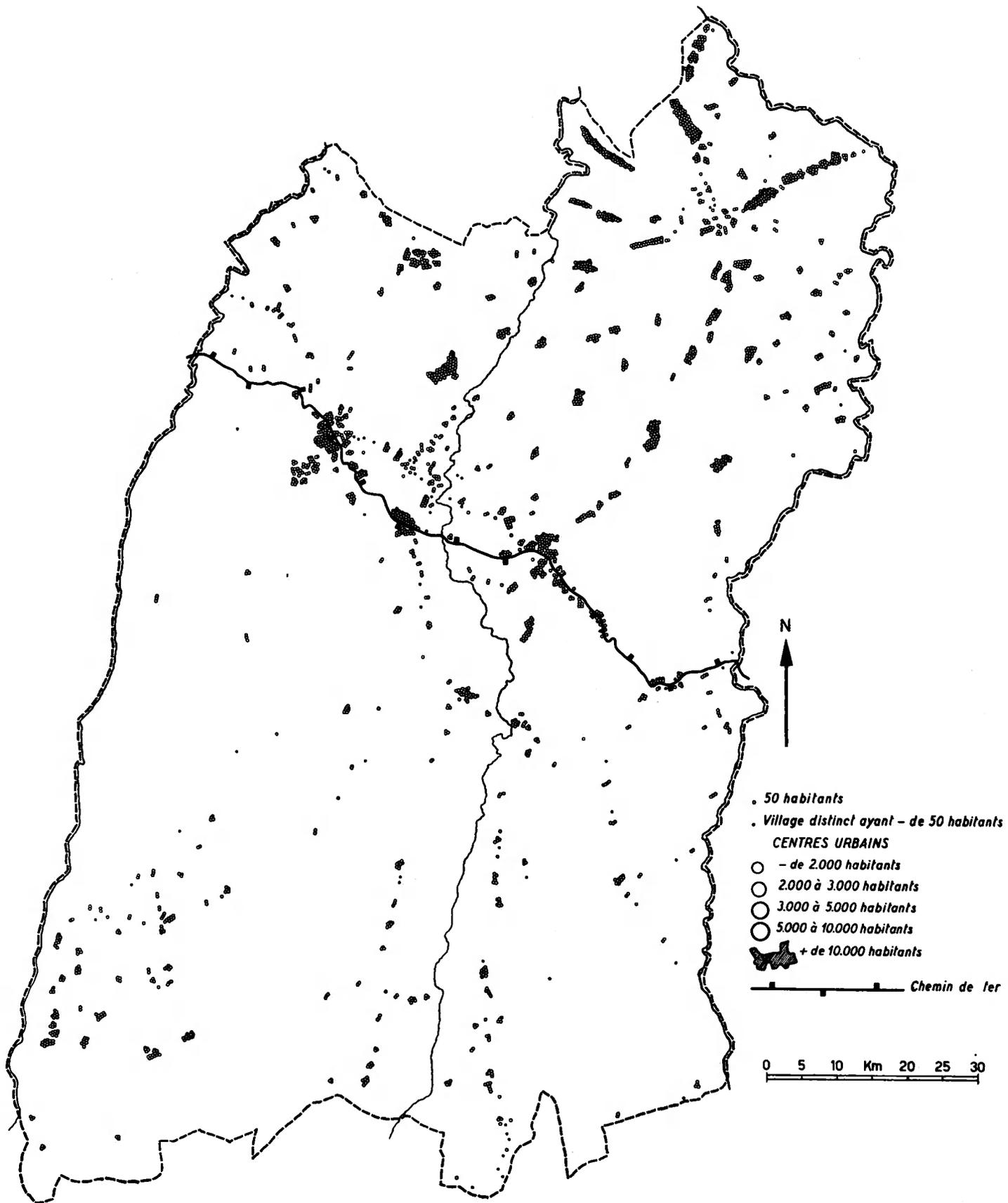
2. — Territoire de Demba.



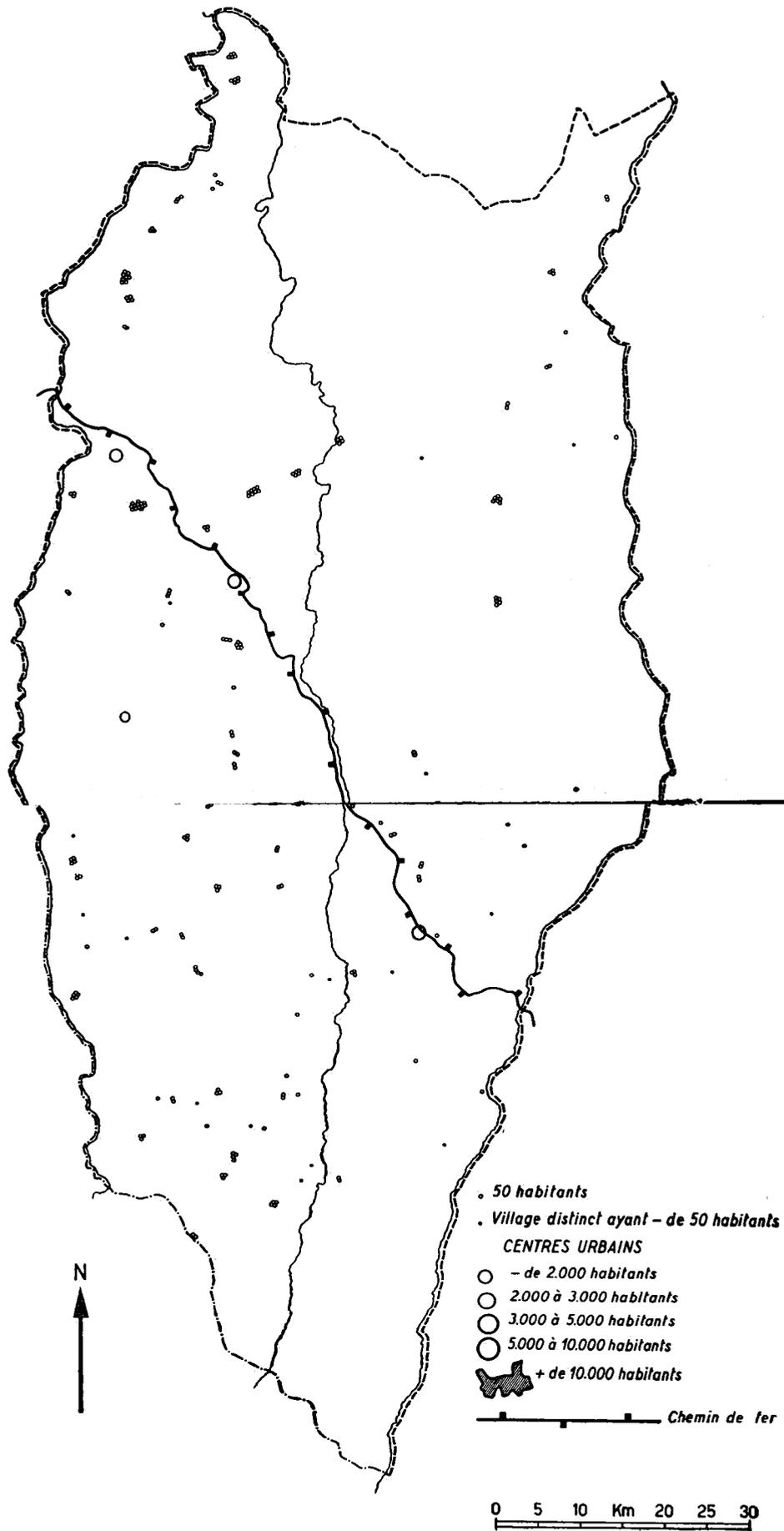
3. — Territoire de Luluabourg.



4. — Territoire de Dibaya.

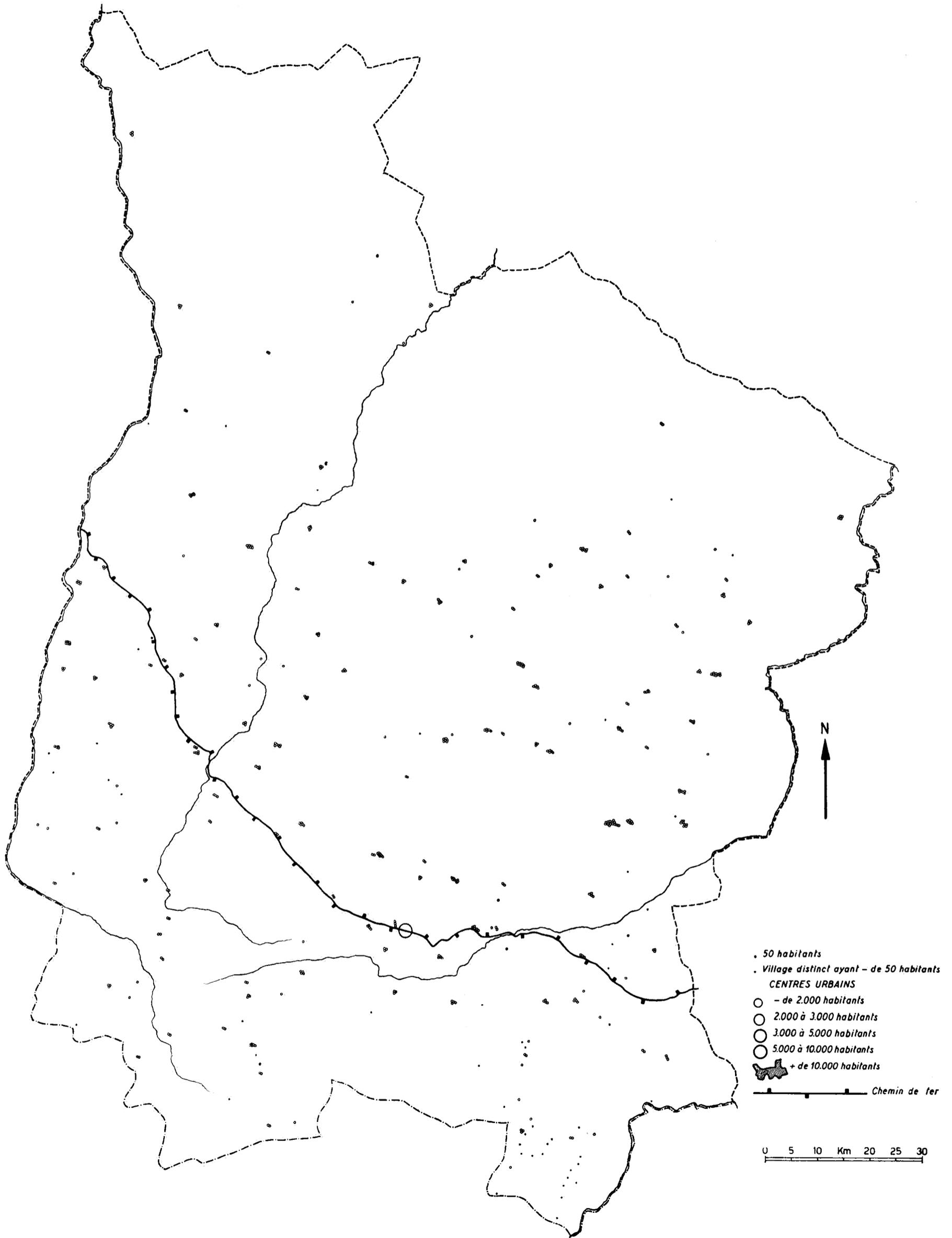


5. — Territoire de Kanda Kanda.



6. — Territoire de Kaniama.





7. — Territoire de Kamina (secteur de Kasongo Niembo et chefferie du Bas-Lubudi).



