

Transport ferroviaire des personnes dans la Copperbelt Katangaise : Une réalité ou un mythe ?

MUGAMBWA ASSANI Gédéon

Institut Supérieur Pédagogique de Lubumbashi, RD. Congo

RESUME : La Copperbelt Katangaise est une région très riche en gisement de cuivre et cobalt, située au sud de la République Démocratique du Congo dans les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba. A l'époque de la colonisation belge, cette région, grâce à sa richesse minière s'est vu doter des infrastructures de transport ferroviaire pouvant permettre l'exploitation minière par les colons belges ; le transport ferroviaire des minerais et des personnes fut ainsi né. Soixante-cinq ans après le départ des colons belges, il est constaté une léthargie de l'activité ferroviaire qui nous pousse à nous demander si ce mode de transport des personnes existe encore réellement dans la zone Copperbelt. Le présent article cherche à vérifier l'effectivité du transport ferroviaire des personnes dans la Copperbelt Katangaise.

MOTS CLES : déplacement, tourisme, gare, voyageur, cuivre, rail, colonisation .

I. INTRODUCTION

La colonisation n'a pas seulement apporté des aspects négatifs que les indépendantistes ont dénoncés et dénoncent encore aujourd'hui, à côté de ces actions déplorables nous trouvons de grandes réalisations louables comme l'éducation, l'urbanisation, l'industrialisation et autre. La région du Copperbelt a longtemps constitué un laboratoire grandeur nature de l'industrialisation et de l'urbanisation de l'Afrique et de la République Démocratique du Congo (DIBWE DIA MWEMBU et al 2021). C'est dans cette optique que le transport ferroviaire s'est développé exponentiellement dans cette région, permettant ainsi aux habitants d'expérimenter le voyage à train. Plusieurs décennies passées, on peut se demander s'il est toujours possible et aisé de voyager par train dans la Copperbelt Katangaise. Cette question est le fil conducteur de cette recherche.

Problématique : le transport ferroviaire est le transport touristique par excellence, il est à l'origine de l'expérience touristique des voyageurs dans plusieurs pays du monde, permettant l'accessibilité de zones difficiles à pénétrer par d'autres modes de transport. La zone Copperbelt Katangaise a longtemps présenté l'opportunité à ses habitants de voyager en empruntant le train pour des raisons professionnelles (travailleurs de la Gécamines et de la SNCC), loisirs, visites familiales, vacances, et autres.

La situation politique, sociale, économique et culturelle du Congo actuel, marqué par un déséquilibre généralisé a plongé plusieurs secteurs dans une léthargie sombre ; le secteur du transport ferroviaire n'en fait pas exception. Aujourd'hui, voir un train circuler avec des passagers dans la zone Copperbelt relève d'un événement rarissime voire étonnant. La vétusté des locomotives, le non entretien des voies ferrées, la concurrence des automobilistes, le manque de motivation du personnel de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo expliquerait cette descente aux enfers de ce mode de transport.

Au regard de toutes ces réalités, cette recherche se propose de répondre aux questions suivantes :

- Quel est l'état actuel des infrastructures de transport ferroviaire dans la Copperbelt Katangaise ?
- Existe-t-il des voyageurs qui utilisent le train dans leurs déplacements dans la zone Copperbelt Katangaise ?
- Quels sont les motivations qui pousseraient les voyageurs à prendre le train en lieu et place des bus par exemple ?

Ces interrogations constituent en effet le fil conducteur de la présente étude.

Hypothèses : l'hypothèse est pour nous une tentative de réponse aux questions posées au niveau de la problématique.

Ainsi, nos hypothèses stipulent que :

- (H1) les infrastructures de transport ferroviaire dans la Copperbelt Katangaise seraient dans un état de délabrement très avancé ;
- (H2) le train courrier dans la zone Copperbelt n'existerait plus ;
- (H3) il existerait plusieurs motivations pouvant faire en sorte que les voyageurs abandonnent les bus pour le profit du train.

Objectifs : la présente étude vise un double objectif :

- ✚ Vérifier l'effectivité du transport ferroviaire des personnes dans la Copperbelt Katangaise ;
- ✚ Vérifier l'état des lieux des infrastructures ferroviaires dans la Copperbelt Katangaise.

II. REVUE DE LA LITTERATURE

- ✚ DIBWE DIA MWEMBU, D et al. *La société de la Copperbelt Katangaise : une autopsie de la situation socio-économique politique et culturelle* ; Ed. L'harmattan, Paris ,2021. Les auteurs analysent les dynamiques des changements sociaux, économiques, politiques et culturels dans la zone de la Copperbelt Katangaise. Son objectif est de montrer qu'au-delà de leurs activités de vie ordinaire dans leurs pays souverains, les Congolais et les Zambiens entretiennent des échanges dans tous les domaines, particulièrement économique, culturel.
- ✚ NACIMA BARON (2017) dans son article intitulé *réseaux de transport et mobilités touristiques : pratiques, modèles et nouveaux défis* ; elle démontre que la mobilité et le transport représentent deux conditions fondamentales de la consommation et de la production de l'activité touristique. Elle continue en disant que l'étude du rôle de l'infrastructure de transport apporte d'autres perspectives : elle relève des potentialités d'accès et devient un levier de pilotage stratégique d'une destination et offre une expérience touristique aux visiteurs.
- ✚ Charles Blanchart et al (1993)., *le rail au Congo tome I 1890-1920.*, les auteurs retracent la genèse du chemin de fer au Congo Kinshasa.
- ✚ BALOWE MUANZA, A., *De luluagare à la ville de Kananga, localisation et délocalisation des entreprises dans une ville du rail*. Cet article publié dans la revue Congo Afrique en 2022, explique le déclin de plusieurs activités commerciales dans la ville de Kananga dû au dysfonctionnement de l'activité ferroviaire.

III. METHODOLOGIE

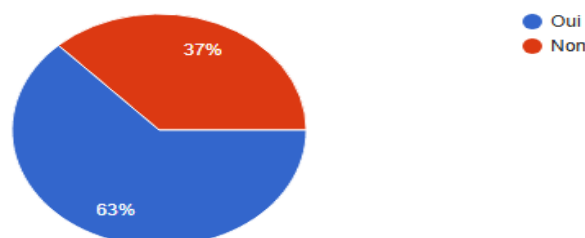
Etant donné que, l'information est la matière première de la statistique et de toute recherche, il est nécessaire de la collecter soigneusement ; nous avons donc utilisé l'approche descriptive. Pour la collecte des données trois modes de recueil des données ont été utilisés :

- ✚ Les entretiens : cette technique nous a permis d'écouter les responsables de la Société Nationale des Chemins de Fer du Congo ayant la zone Copperbelt dans leurs attributions et leurs réponses étaient enregistrées dans un bloc note ;
- ✚ Les enquêtes par questionnaire : cette technique a été utilisée pour recueillir les opinions des habitants et voyageurs de la zone Copperbelt. Grâce à Google forms, une série de questions a été envoyée aux habitants de la zone Copperbelt via les réseaux sociaux.
- ✚ La technique d'observation : lors de nos différentes visites dans les gares et installations de la Société Nationale des Chemins de Fer, nous avons pu observer plusieurs faits. Nous avons été à la gare de Lubumbashi, celle de Likasi et Kolwezi.

IV. RESULTATS

A l'aide du questionnaire via la plateforme googleforms, notre préoccupation était de recueillir les avis et opinions des habitants de la zone Copperbelt Katangaise. Ainsi nous leur avons posé une série de questions dont les réponses sont présentées sous formes des histogrammes ci-dessous :

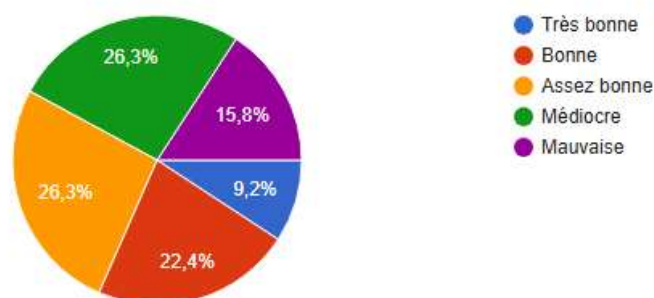
Figure n°1 : avis relatifs à la question de savoir si l'enquêté a déjà voyagé par train au moins une fois dans sa vie.



Oui :63
Non :37

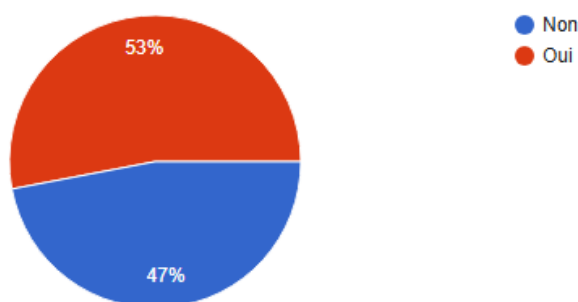
Cette figure montre que sur 100 sujets interrogés, 63 affirment avoir voyagé par train au moins une fois dans leur vie tandis que 37 sujets affirment n'avoir jamais voyagé par train dans la zone Copperbelt Katangaise.

Figure n°2 : avis relatifs à la question de savoir quelle est votre impression par rapport au service du transport ferroviaire offert par la SNCC ?



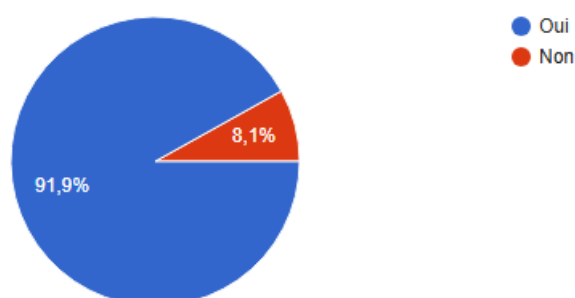
Cette figure nous montre que 26,3% de personnes interrogées ont attribué la cote médiocre, 26,3% ont attribué la cote assez bonne, 22,4% ont attribué la cote bonne, 15,8% ont attribué la cote mauvaise et enfin seule 9,2% ont attribué la cote très bonne.

Figure n°3 : avis relatifs à la question de savoir si voyager avec un train de la SNCC est sécurisant et sûr pour les voyageurs.



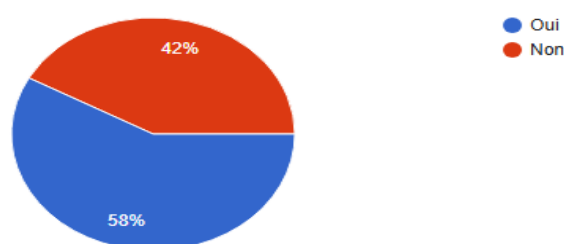
La présente figure démontre que 53% des personnes interrogées trouvent sécurisant de prendre un train de la SNCC tandis que 47% affirment le contraire.

Figure n°4 : avis relatifs à la question de savoir si l'enquête a déjà vu un train circuler sur le rail de la SNCC.



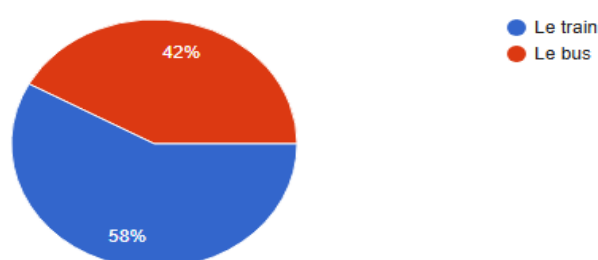
La figure numéro 4 nous montre que 91,9% de personnes interrogées ont déjà vu un train circuler tandis que 8,1% affirment n'avoir jamais vu un train circuler dans la zone Copperbelt Katangaise.

Figure n°5 : avis relatifs à la question de savoir Si le trajet Lubumbashi Kolwezi était aussi desservi régulièrement par le train, choisiriez-vous de prendre un train en lieu et place de jolis bus de Mulykap par exemple ?



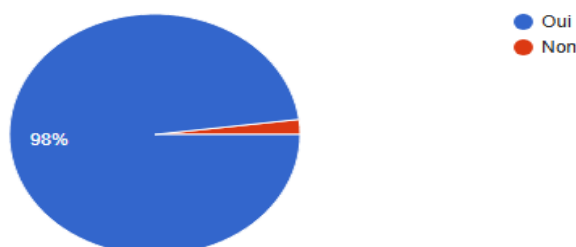
58% des personnes interrogées sont prêts à prendre le train en lieu et place de bus alors que 42% réfutent l'idée de prendre le train pour le circuit Lubumbashi – Kolwezi.

Figure n°6 : avis relatifs à la question de savoir entre le train et le bus, quel est le mode de transport le plus excitant et attractif par nature ?



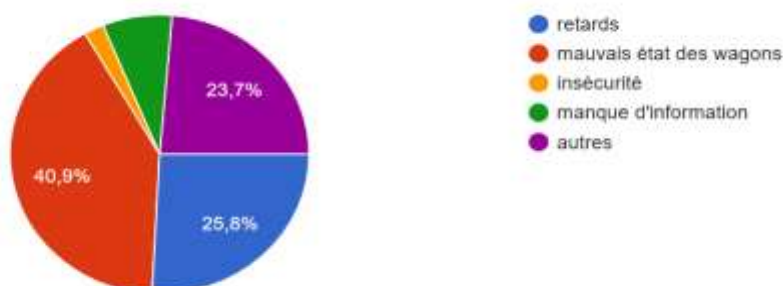
58% des enquêtés trouvent que le train est le mode de transport le plus attractif et excitant tandis que 42% trouvent que les bus sont plus attractifs

Figure n°7 : avis relatifs à la question de savoir si les enquêtés connaissaient la SNCC.



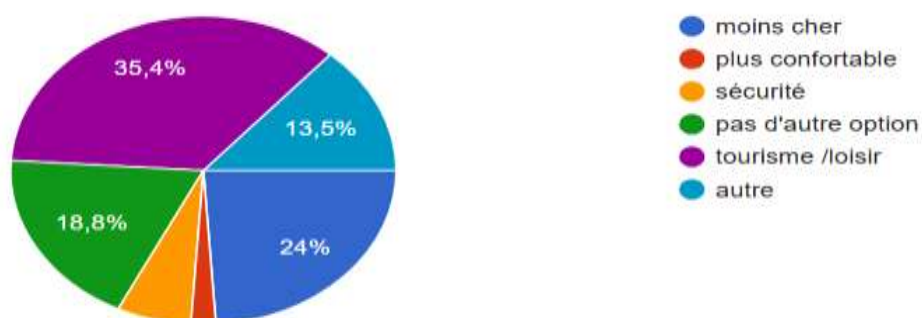
Il ressort de cette question que 98% des enquêtés connaissent la SNCC tandis que seule 2% affirment n'avoir aucune idée de l'existence de la SNCC.

Figure n°8 : avis relatifs à la question de savoir quels problèmes avez-vous rencontrés lors de vos trajets en train ?



Eu égard aux réponses données il ressort que 40,9% des enquêtés dénoncent le mauvais état des voitures et wagons, 25,8% décrivent les retards et non-respect des programmes, 23,7% expliquent des problèmes particuliers, 9,6% dénoncent l'insécurité et le manque d'information.

Figure n°9 : avis relatifs aux raisons pouvant pousser les enquêtés à emprunter le train lors de leurs déplacements.



35,4% pointent la pratique du tourisme et de loisir, 18,8% disent qu'ils prendront le train s'il n'y a pas d'autre moyen de transport, 24% évoquent la question économique car selon eux le train est moins cher, 13% parlent des raisons privées, et 8,3% pointent le confort et la sécurité.

Figures n°10 : identification de l'enquêté :

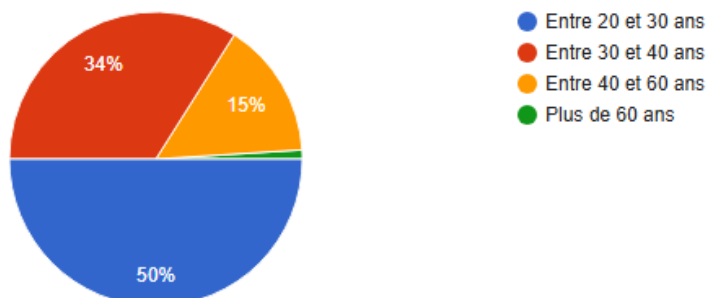
1. Quel âge avez-vous ?

Entre 20 et 30 ans = 50

Entre 30 et 40 ans = 34

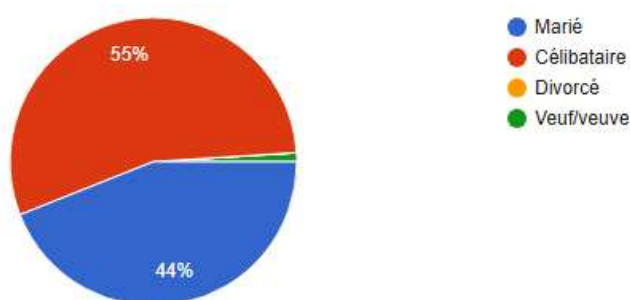
Entre 40 et 60 ans = 15

Plus de 60 ans = 1



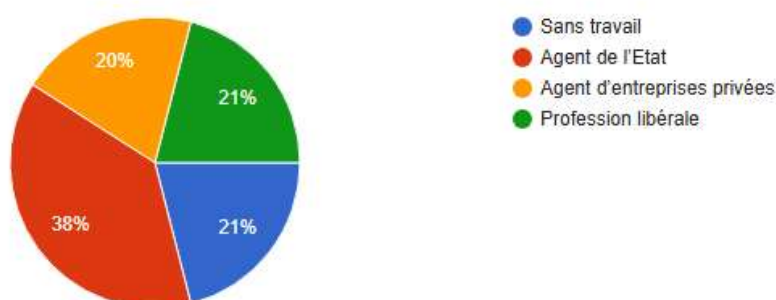
2. Quel est votre état civil ?

Marié=	44
Célibataire=	55
Divorcé=	0



Veuf/Veuve=

3. Quelle est votre catégorie professionnelle ?



Sans travail	21
Agent de l'Etat	38
Agent d'entreprises privées	20
Profession libérale	21

V. DISCUSSION DES RESULTATS

Les résultats issus de cette étude démontrent que, les infrastructures de transport ferroviaire dans la Copperbelt Katangaise sont dans un état de délabrement criant qui empêche à la société d'être compétitive en offrant un service de qualité et régulier et la population habitant la Copperbelt Katangaise ont presque oublié le train comme moyen de déplacement à cause de son irrégularité et la vétusté de ses équipements divers. Par ailleurs les habitants affirment être prêts à utiliser le train dans leurs déplacements interprovinciaux à condition que ce dernier soit régulier et viable car le transport ferroviaire est très expérientiel et touristique par nature.

VI. CONCLUSION

Le rail permet de valoriser les ressources diverses contribuant à la mobilité durable et à la croissance économique des nations ; la Société Nationale des Chemins de Fer du Congo a besoin d'un grand financement et d'un management de crise bien adapté aux réalités dont elle fait pour quitter cette grande léthargie.

Au regard de ce qui est constaté, nous proposons que la Société Nationale des Chemins de Fer du Congo puisse se libérer de certaines taches en les démocratisant, par exemple elle pourra s'occuper de la gestion des infrastructures ferroviaires et l'exploitation du transport ferroviaire revient à d'autres prestataires.

BIBLIOGRAPHIE

1. MOMAT, C., Lubumbashi, la citadelle cuprifère ; éd. Les éditions summum. Hongkong ,2024,164p
2. DIBWE, D et al. La société de la Copperbelt Katangaise : une autopsie de la situation socio-économique, politique et culturelle. Ed. Harmattan, paris,2021,304p

3. BAUCHET, P., les transports dans l'économie mondiale, élément de domination. Ed. Economica, paris, 1997,250p
4. Blanchart, C et al (1993), le rail au Congo tome I 1890-1920.
5. BALOWE MUANZA, A., De luluagare à la ville de Kananga, localisation et délocalisation des entreprises dans une ville du rail. In Congo Afrique, février 2022