
**Le Kivu,
charnière entre l'Atlantique
et l'océan Indien**

Cyril Musila

Mars 2009

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901). Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux. L'Ifri associe, à travers ses études et ses débats, et dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et économiques, chercheurs et experts à l'échelle internationale.

Avec son antenne de Bruxelles (Ifri-Bruxelles), l'Ifri s'impose comme un des rares *think tanks* français à se positionner au coeur même du débat européen.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

Le programme "Afrique subsaharienne" est soutenu par :



ISBN : 978-2-86592-504-9
© Tous droits réservés, Ifri, 2009

IFRI
27 RUE DE LA PROCESSION
75740 PARIS CEDEX 15 - FRANCE
TÉL. : 33 (0)1 40 61 60 00
FAX: 33 (0)1 40 61 60 60
Email : ifri@ifri.org

IFRI-BRUXELLES
RUE MARIE-THÉRÈSE, 21
1000 - BRUXELLES, BELGIQUE
TÉL. : 00 + (32) 2 238 51 10
Email : info.bruxelles@ifri.org

Site Internet : ifri.org

Sommaire

INTRODUCTION	3
CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE.....	5
Dans l'entre-deux fleuves	5
Conditions écologiques attractives	5
Enjeux démographiques	6
LE KIVU :	
TERRE DES COMPÉTITIONS ET DES RIVALITÉS	8
Compétitions foncières	8
Compétitions identitaires.....	9
Découpages administratifs : consécration des rivalités politico-économiques.....	10
STRUCTURATION DE L'ESPACE ÉCONOMIQUE.....	11
L'organisation des flux sur le territoire national	11
Le double défi de l'enclavement et de l'insécurité	13
Une économie transfrontalière.....	15
LES IMPACTS DE L'OUVERTURE AUX MARCHÉS ASIATIQUES.....	19
L'évolution des routes commerciales : retour aux temps anciens ?	19
Tendances actuelles : l'émergence de Butembo en pôle d'affaires.....	21
La percée de la langue anglaise	23
CONCLUSION :	
LE KIVU S'ÉLOIGNE-T-IL VRAIMENT DE L'INFLUENCE DE L'OUEST ?	24
BIBLIOGRAPHIE	25

Introduction

Les trois dernières rébellions et guerres déclenchées au Kivu, en 1996 par l'Alliance des forces pour la libération du Congo (AFDL), en 1998 par le Rassemblement congolais pour la démocratie (RCD) et en 2007 par le Congrès national pour la défense du peuple (CNDP), ont permis de mettre en lumière les dynamiques et les logiques du fonctionnement de cette partie de l'Est de la République démocratique du Congo (RDC), et notamment son intégration économique dans l'Afrique de l'Est et dans le monde de l'océan Indien. Ces conflits ont ainsi tiré avantage du dysfonctionnement territorial de la RDC (faillite du réseau de transport et de communication) et de la proximité géographique de l'Afrique de l'Est pour ancrer davantage le Kivu dans le système économique de cette région.

Mais l'intégration économique du Kivu à l'Afrique de l'Est et à l'Asie n'est pas nouvelle ; tout comme d'ailleurs celle de du Katanga dans l'économie de l'Afrique australe. Au Kivu, l'intégration poursuit les anciennes voies commerciales de la traite orientale par les Arabes et les relais swahilis sur les côtes de l'océan Indien¹. Théoriquement, cet ancrage devrait offrir à la RDC l'avantage de devenir la courroie de transmission entre l'océan Atlantique et l'océan Indien, faisant de ce pays un riche mélange entre l'Ouest et l'Est de l'Afrique centrale. Cependant, la crise des années 1980 et les turbulences de la décennie 1990-2000 ont rompu les liens entre les fermes du Kivu et les marchés des principales villes congolaises de l'Ouest et provoqué le désengagement d'une grande partie de la bourgeoisie politico-commerciale de Kinshasa vis-à-vis de ces fermes. Depuis lors, c'est vers des dynamiques et des opérateurs est-africains et asiatiques que se tourne le Kivu.

Docteur en sciences sociales de l'EHESS Paris, Cyril Musila est professeur-chercheur à l'Institut catholique de Paris où il enseigne la géopolitique des conflits africains ainsi qu'à l'Ecole internationale des sciences du traitement de l'information (EISTI, Cergy, France), où il enseigne la géopolitique des ressources naturelles africaines. Il a coordonné l'implantation en Afrique de l'Initiative pour l'Afrique centrale (Initiative for Central Africa, INICA), un programme de coopération transfrontalière sur l'Afrique centrale et les Grands Lacs à l'Organisation de coopération économique et de développement économiques (OCDE) (2003-2005), à Paris, et au sein du bureau sous-régional de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (United Nations Economic Commission for Africa, UNECA) à Kigali au Rwanda (2006-2007). Depuis plus d'une décennie, il travaille sur les conflits, la paix et la reconstruction économique post-conflit des Grands Lacs. Il est co-fondateur de l'Observatoire de la reconstruction post-conflit de la région des Grands Lacs (voir Inter-focus.com).

¹ I. Ndaywel è Nziem, *Histoire générale du Congo. De l'héritage ancien à la République Démocratique*, Paris/Bruxelles, Duculot, 1998.

Ce sont ces nouvelles influences orientales (Afrique de l'Est et Orient), apparues dans les années 1990, et leurs effets que cette note voudrait analyser en montrant d'abord les avantages de la position géographique de cette région, ensuite les processus socio-économiques à l'œuvre et enfin l'émergence de pôles à la fois témoins et résultats de l'évolution récente. Dans le propos qui suit, le Kivu correspond au « Grand Kivu », composé des provinces du Maniema, du Nord-Kivu et du Sud-Kivu.

Contexte géographique

Dans l'entre-deux fleuves

Situé au carrefour des grandes voies commerciales de l'océan Indien et du Sud-Soudan, le Kivu fait partie de la région des Grands Lacs. Selon Roland Pourtier, cette région occupe une position singulière, à la charnière des deux entités que sont l'Afrique centrale francophone, caractérisée par un fort tropisme atlantique, et l'*East Africa*, anglophone et swahiliphone, qui regarde vers l'océan Indien et le monde arabe².

Le Kivu sépare en effet les bassins hydrographiques des deux grands fleuves, le Congo et le Nil, orientés l'un vers l'Atlantique et l'autre vers l'océan Indien et dont le point de rencontre se trouve à Kisangani. Les lacs qui s'égrènent du nord au sud (Albert, Édouard, Kivu et Tanganyika) remplissent des fossés d'effondrement et servent de frontières naturelles entre la RDC et ses voisins orientaux : l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la Tanzanie, tous membres, avec le Kenya, de l'organisation Communauté est-africaine (East African Community, EAC).

Conditions écologiques attractives

Le Kivu dispose d'importants atouts écologiques, ses hautes terres cumulant les avantages des montagnes tropicales et des températures basses. De ces caractéristiques découlent des conditions sanitaires plus favorables que dans les plaines avec, en prime, de meilleures conditions pour l'élevage bovin car le paludisme et la trypanosomiase³ y sont absents. L'exploitation agricole profite quant à elle de sols volcaniques particulièrement fertiles. De telles conditions écologiques ont rendu ces hautes terres très attractives aussi bien pour les agriculteurs que les éleveurs, et ont aussi favorisé la constitution de gros pôles démographiques où la densité dépasse les

² R. Pourtier, *L'Afrique centrale et les régions transfrontalières : perspectives de reconstruction et d'intégration*, Paris, OCDE, 2003, p. 14.

³ La trypanosomiase africaine, communément appelée maladie du sommeil, est une maladie parasitaire transmise par la piqûre de la mouche tsé-tsé, ou glossine, qui affecte les hommes comme les animaux.

330 habitants au kilomètre carré (hbts/km²), comme pour le Burundi et le Rwanda, contre une moyenne de 10 hbts/km² dans le reste de l'Afrique centrale.

Enjeux démographiques

Mais c'est en lien avec les dynamiques des pays limitrophes, en particulier en tenant compte des phénomènes démographiques et migratoires ainsi que des échanges commerciaux, qu'il paraît intéressant d'orienter l'analyse sur cette partie de la RDC. Le peuplement est très hétérogène, en raison notamment des mouvements migratoires internes depuis l'écllosion des conflits armés des années 1990, mais aussi des cycles de migrations, et enfin par une cohabitation conflictuelle autour des activités agricoles et de l'élevage.

Sans vouloir établir ici l'histoire de ces migrations – volontaires, organisées du Rwanda vers le Kivu par l'administration coloniale belge ou forcées à cause des violences et des famines régulières dans les pays des Grands Lacs – et sans chercher à expliquer par elles seules l'évolution du Kivu, il est à noter que toute cette région a connu, depuis les années 1940 et jusqu'au milieu des années 1990, un accroissement démographique rapide, particulièrement intense dans le territoire de Masisi au Nord-Kivu⁴.

On ne peut manquer de signaler le caractère profond et unique du génocide rwandais en 1994, de ses ravages démographiques au Kivu (qui a accueilli plus d'un million de réfugiés rwandais) et dans les relations diplomatiques entre le Rwanda et les États voisins (dont a RDC). Plus d'un million de fugitifs et de réfugiés rwandais s'étaient en effet installés sur des zones frontalières dans cette région, accentuant par la même occasion des tensions foncières et ethniques internes du Nord-Kivu, déjà fortes au début des années 1990 ?, dans les territoires de Masisi, Walikale ou Rutshuru. L'ensemble de ces facteurs – pâturages, terres arables, donne démographique sur un espace restreint – engendrent une pression foncière aiguë, au centre des tensions et des conflits intercommunautaires, voire interétatiques. La dimension « ressources naturelles » (bois et minerais) et son intégration dans le grand commerce international depuis la fin des années 1990 ont ajouté une épaisseur supplémentaire à cette pression. Quelles que soient les

⁴ De 12 hbts/km² au début des années 1940, la population du Masisi et du Nord-Kivu en général a atteint une densité de 62 hbts/km² en 1970 et 111 hbts/km² en 1990. Pour ces données et les aspects migratoires liés au programme de migration au Kivu des paysans hutus rwandais organisés par l'administration coloniale belge ou à la suite des massacres des Tutsis rwandais dès 1959, voir P. Mathieu et A. Mafikiri Tsongo, « Guerres paysannes au Nord-Kivu (RDC), 1937-1994 », *Cahiers d'études africaines*, vol. 38 (2-4), n° 150-152, 1998, p. 385-416. Lire aussi M.-F. Cros et F. Misser, *Géopolitique du Congo (RDC)*, Bruxelles, Ed. Complexe, 2006 ; I. Ndaywel è Nziem, *op. cit.* [1], 1998, p. 211-226 ; J.-Cl. Willame, *Banyarwanda et Banyamulenge. Violences ethniques et gestion de l'identitaire au Kivu*, Institut Africain-CEDAF, n° 25, Paris, L'Harmattan, 1997.

formes qu'elles revêtent, les questions d'accès ou de partage de la terre constituent un paramètre essentiel des crises récurrentes du Kivu. Elles posent la question du contrôle territorial d'espaces convoités par une population dont la composition hétérogène est déséquilibrée par des mouvements migratoires massifs.

Le Kivu : terre des compétitions et des rivalités

Compétitions foncières

Si ces violences et leur persistance sont alimentées par le facteur foncier, les rivalités qui les motivent se nourrissent de la cohabitation de deux pratiques de gestion des terres qui sèment la confusion. Il y a d'une part la pratique de la loi étatique où les terres appartiennent à l'État qui les concède, et d'autre part, l'usage coutumier selon lequel les terres, dont la garde est assurée par le chef coutumier, appartiennent à la communauté, au clan qui les cultive. Or l'État, avec tout son arsenal administratif et répressif, prend toujours le dessus. La concession et l'acquisition des terres par des individus fortunés, usant souvent de la corruption vis-à-vis de l'administration ou des chefs coutumiers, fragilisent la situation des paysans qui ne peuvent en acquérir de leur côté à cause de la complexité des procédures et de leur coût. Ces paysans sont alors sans défense face à l'administration et aux demandeurs de concession disposant des pouvoirs financiers et donc des capacités de corruption. L'expropriation crée ainsi une incertitude et une précarité croissantes des droits fonciers paysans.

À ces deux pratiques s'ajoutent deux conceptions culturelles de la terre divergentes, sinon incompatibles⁵. Pour certains en effet, le sens du territoire est défini par la relation entre le groupe ethnique, le Mwami (autorité coutumière) et une portion d'espace. L'accès à la terre est indissociable de l'insertion dans un réseau de relations sociales qui induisent une obligation de loyauté (tributs et prélèvements) et de prestation des services. Pour d'autres, la terre, objet de mise en valeur, est individuelle et dégagée des relations personnalisées. Cette dernière représentation de la terre (et donc celles de l'activité agricole et de l'élevage qui en découlent) en fait un objet de conquête individuelle. La compétition foncière et l'extension de l'espace sont dès lors des éléments indissociables pour assurer l'émancipation sociale et politique.

⁵ P. Mathieu et A.Mafikiri Tsongo, *op. cit.* [4], 1998, p. 385.

Compétitions identitaires

Les décennies 1970 et 1980 sont marquées par la manipulation de la loi sur la nationalité, gage d'accès à la terre. Les compétitions foncières revêtent alors un caractère identitaire et constituent d'importants griefs intercommunautaires. En effet, deux lois contradictoires ont été promulguées au sujet du Kivu pour distinguer les nationaux des étrangers. En 1972, une loi confère la nationalité zaïroise de façon automatique et collective aux populations proches de la culture rwandaise établies dans le Kivu avant l'indépendance en 1960. Elle concerne à la fois des populations vivant sur ce territoire avant la démarcation des frontières dans les années 1910, les populations transplantées grâce au programme de migration de main-d'œuvre organisé par l'administration coloniale belge (années 1930-1940), des migrants clandestins et des réfugiés fuyant les massacres des Tutsis en 1959. Promulguée sous l'instigation de Barthélémy Bisengimana, – haut cadre tutsi arrivé en 1959 et devenu directeur de cabinet du président Mobutu de 1969 à 1977 –, elle ouvre les bénéfices de la loi foncière aux nouveaux zaïrois et institue la sécurité de leur implantation foncière en leur accordant des droits politiques (élections), la possibilité de recourir aux procédures foncières modernes (cadastre, concessions, etc.) pour garantir leurs droits fonciers. Elle permet une émancipation et une autonomie vis-à-vis des chefs coutumiers autochtones⁶.

Pour les autres ethnies, la loi provoqua l'indignation et fut vécue comme une injustice. C'est ainsi qu'en 1982, cette loi fut abrogée par l'Assemblée nationale qui décida que la nationalité zaïroise serait désormais accordée par naturalisation selon une démarche individuelle. Cette nouvelle loi, qui ne faisait aucune distinction entre les différents groupes, provoqua à son tour le mécontentement des populations concernées qui s'attaquèrent aux chefs coutumiers et aux bureaux d'état civil. La destruction et l'incendie des bureaux d'état civil visaient à faire disparaître toutes les archives sur les populations : sans archives et sans preuves, la loi ne pouvait être appliquée !

Dès lors, deux motifs fixaient le désaccord entre les deux groupes : la question de la nationalité et l'implantation foncière ou territoriale des populations culturellement proches du Rwanda. La législation zaïroise a eu des conséquences sociales désastreuses. Elle a généré des ressentiments et des inquiétudes dans les populations concernées tout en créant une incertitude identitaire. C'est ainsi que sont nées des expressions comme « Zaïrois de nationalité douteuse », en particulier à l'approche des échéances électorales.

⁶

P. Mathieu et A. Mafikiri Tsongo, *op. cit.* [4], 1998, p. 385-416.

Découpages administratifs : consécration des rivalités politico-économiques

Jusqu'en 1986, le Kivu constituait une seule et même province. Son découpage administratif en Nord-Kivu, Sud-Kivu et Maniema avait pour raison officielle la mise en place d'une nouvelle politique nationale de décentralisation dont le Kivu serait le modèle ou le cobaye. Mais en réalité, l'administration cherchait à contenir les tensions politiques entre les différents leaders des communautés ethniques. En dépit de cette subdivision, le Kivu est resté une terre de compétition : d'une part entre le Nord (Goma) et le Sud-Kivu (Bukavu), et d'autre part à l'intérieur du Nord-Kivu lui-même. En empruntant un raccourci et en recoupant les différentes déclarations des communautés ethniques à la conférence de Goma⁷ de janvier 2008, on peut affirmer que les dynamiques du Nord-Kivu sont liées aux rivalités politico-économiques entre les acteurs des deux grands groupes ethniques, les Nandes et les Banyarwandas, alors qu'au Sud-Kivu elles sont essentiellement liées aux Bashi et aux Rega.

C'est en fait cette dynamique compétitive qui pousse les grands commerçants Nande à développer les villes de Butembo et Beni afin d'acquérir une certaine « autonomie » vis-à-vis de Goma. Ainsi, par leur propre initiative, les hommes d'affaires Nande ont doté Butembo d'une centrale hydroélectrique pour l'alimenter en électricité alors que le diocèse catholique y a construit une université. D'autres projets sont en cours pour une centrale hydroélectrique plus importante sur la rivière Semliki. Quant à la ville de Goma, chef-lieu de province situé en territoire banyarwanda, elle est le fief des opérateurs⁸ Banyarwandas qui y commercialisent les produits de leurs fermes du Masisi ou de Rutshuru. Ce qui n'empêche pas l'implantation d'hommes d'affaires d'autres groupes ethniques.

Dans le Sud-Kivu, la compétition incite à un « équilibre politique » de sorte que lorsqu'un Mushi est élu gouverneur de province, son adjoint est élu parmi les Rega et vice-versa. C'est autour de ces quatre grands groupes ethniques et de leurs réseaux, auxquels il faut ajouter les Indo-Pakistanaïes, que l'on peut entrer dans l'anthropologie économique du Kivu. Ils sont au sommet de la pyramide des opérateurs, sinon des décideurs du Kivu. Et c'est parmi eux que se recrutent les leaders ainsi que les organisations socio-économiques et politiques du Kivu.

⁷ Voir le site du Processus Amani instauré à la suite de la conférence : *Amani.org* .

⁸ Ils sont commerçants, entrepreneurs et acteurs politiques à la fois pour la plupart, si ce n'est politiciens.

Structuration de l'espace économique

L'organisation des flux sur le territoire national

La problématique de l'espace économique du Kivu se pose en termes d'organisation du marché et de mise en contact des zones de production avec les zones de consommation, des campagnes avec les villes du territoire national⁹. Il semble aujourd'hui que, sur la base d'énormes défis liés à la sécurité et à la faillite des infrastructures, ces connexions sont en panne, marchent mal ou sont irrégulières en termes d'acheminement des flux alors que le chapelet de villes – toutes situées sur la frontière – « regarde vers l'extérieur, c'est-à-dire les divers pays frontaliers¹⁰ ». En 2004, le Bureau d'études d'aménagement et d'urbanisme décrivait l'espace congolais comme un espace « écartelé » vers trois grandes aires socio-économiques et culturelles¹¹:

⁹ Les informations sur la structuration de l'espace économique sont tirées d'une recherche sur le développement de chaînes de valeur menée entre mai et juillet 2006 dans le Nord et le Sud-Kivu, au sein d'une équipe de l'organisation néerlandaise de coopération au développement SNV ; C. Musila, *Développement de filières porteuses dans le Kivu*. Rapport de mission SNV Kivu, Goma, juillet 2006, non publié.

¹⁰ R. Poutier, « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'Etat : la RDC à la croisée des chemins », *Afrique Contemporaine*, n° 227, 2008, p. 26.

¹¹ Ministère des Travaux publics et Infrastructures & Bureau d'études d'aménagement et d'urbanisme (BEAU), *Schéma national d'aménagement du territoire. Villes et infrastructures*, Kinshasa, 2004, p. 5. Le schéma d'aménagement du territoire qu'il suggérait était fondé sur l'interconnexion des villes et la réalisation des infrastructures de transport (routier, ferroviaire et fluvial). L'axe routier prioritaire, pour ce qui concerne le Kivu et l'Est, devait relier les villes du Nord-Kivu (Beni, Butembo, Goma) et du Sud-Kivu (Bukavu, à l'exception d'Uvira) entre elles et à Mbuji-Mayi qui les connectait à Lubumbashi et Kinshasa. Un maillage secondaire complétait cet axe pour assurer l'intégration du territoire (voir, dans ce même document, carte p. 8-9). Remodelé par l'Office des routes, entreprise publique en charge des infrastructures routières, ce schéma reprend l'idée d'interconnexion des villes et définit deux maillages. Le premier, dit maillage principal, est conçu pour mettre en relation l'ensemble de chefs-lieux de provinces alors que le second dit réseau d'intégration le complète par des routes secondaires. Selon ce schéma, toutes les villes du Nord-Kivu et du Sud-Kivu sont reliées entre elles par une route principale qui longe la frontière orientale depuis le Grand-Nord jusqu'à Lubumbashi. Deux autres routes principales relient Bukavu, l'une à Mbuji-Mayi, et l'autre à Kisangani. Plusieurs ramifications permettent de joindre d'autres villes comme Kindu (voir R. Poutier, *op. cit.* [2], 2008, p. 46-47 et carte p. 26).

- une mouvance occidentale tournée vers l'Atlantique dont les systèmes de transport convergent sur Kinshasa et le port de Matadi ;
- une mouvance orientale sans polarisation décisive mais axée sur les hautes terres, presque sans lien avec la capitale et tournée vers l'océan Indien ;
- une mouvance méridionale, le bassin du cuivre et son arrière-pays, et tournée vers l'Afrique australe.

S'agissant du Kivu, il se trouve désarticulé et mal intégré dans son propre espace et au sein de l'espace économique national. Plusieurs parties du territoire du Kivu fonctionnent en îlots inaccessibles et fragmentés. Faute de routes carrossables et sûres, le transport repose encore actuellement sur la rotation des avions petits porteurs et cargos ainsi que sur la navigation lacustre (Lacs Edouard, Kivu et Tanganyika). S'agissant d'approvisionnement et d'écoulement que tracent ces flux sur le territoire national, l'économie du Kivu décrit une configuration en quatre grandes orientations.

L'axe du Sud-Ouest au Nord : Kindu (Maniema)/Goma (Nord-Kivu)/Kisangani (Province orientale)/Bunia dans l'Ituri (Province orientale) via Butembo et Beni

Actif et dynamique, cet axe est dominé par les liaisons aériennes et un trafic intense d'avions petits porteurs, ou d'Antonov, pour le transport de minerais ou d'huile de palme entre les principales villes de ces trois provinces. C'est l'axe principal qui montre la véritable image de l'économie du Kivu : une économie qui tente de s'articuler avec celle de la province orientale qui se sert de l'aéroport international de Goma comme pivot auquel sont branchées les villes de Butembo et de Beni. Ce long axe est appuyé par la route menant jusqu'au Rwanda, à l'Ouganda et au Sud-Soudan. Mais depuis 2006, la voie ferrée de la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC) réhabilitée permet de relier une fois par mois Kindu et Lubumbashi par le train « Kalembelembe », un train de marchandises vétuste et roulant sur des rails en mauvais état.

L'axe Nord-Kivu/Sud-Kivu – Province orientale – Kinshasa : l'ouverture à l'Ouest

Exclusivement aérien et long de plus de 2 000 km à vol d'oiseau, cet axe avait longtemps créé d'intenses interactions entre Kinshasa et le Kivu où de grandes fermes appartenant à des propriétaires des compagnies d'aviation assuraient un approvisionnement constant de la capitale en viandes et légumes. La faillite des compagnies et des fermes ainsi que les guerres des années 1990-2000 ont réduit ces interactions. Depuis la fin officielle de la guerre en 2003, une douzaine de compagnies aériennes, à l'instar de Hewa Bora, Wimbi

Dira, CAA, Air Service, Malu Express ou Bravo Air Congo, exploitent cette ligne aussi bien pour le transport de voyageurs que des marchandises. Mais les flux n'ont jamais rivalisé avec ceux d'avant les guerres.

L'axe Nord-Kivu/Sud-Kivu

Les 120 km qui séparent Goma de Bukavu, les capitales du Nord et du Sud-Kivu, sont dominés par le trafic fluvial sur le lac Kivu. En effet, l'ancienne route Bukavu/Goma est non seulement dans un mauvais état (8 heures pour effectuer le trajet), mais aussi contrôlée sur différents tronçons par des groupes armés. Ce trafic assuré par une dizaine de bateaux et de pirogues motorisées concerne aussi bien les produits agricoles (haricots de Rutshuru et de Masisi) que les produits manufacturés importés, qu'ils soient alimentaires, pharmaceutiques ou électroniques.

Les liaisons Sud-Kivu/Maniema

C'est l'axe le plus handicapé de l'économie du Kivu en termes de connexions et d'échanges. La route reliant Bukavu à Kindu, que les Chinois réhabilitent, n'est praticable qu'à moitié et est coupée sur plusieurs tronçons. Quant au trafic aérien censé la suppléer, il est insignifiant. Deux petites « agences » l'animent. Il s'agit en fait d'associations de commerçants basées à Bukavu qui louent de façon irrégulière des avions petits porteurs pour le transport de leurs marchandises ou des minerais accumulés par des coopératives d'artisans miniers. Le reste des échanges est assuré par portage à dos, surtout par les femmes. Ce qui indique la faiblesse des volumes échangés.

Le double défi de l'enclavement et de l'insécurité

Si le rôle de région-charnière est indiscutable en théorie, le Kivu souffre néanmoins de deux handicaps majeurs que la gestion administrative du territoire peine à résoudre : d'un côté, un enclavement géographique et intérieur du fait d'un relief particulièrement défavorable aux communications, et de l'autre côté, une insécurité due aux turbulences politiques.

Le manque d'infrastructures de transport et de communication interne dignes de ce nom a pour principale conséquence que le Kivu est globalement mal intégré et mal relié aux autres provinces congolaises. La carence de routes fait que le trafic entre les villes de l'est de la RDC, toutes fixées sur les frontières, et leur *hinterland* est dérisoire de sorte que pour rejoindre Bukavu depuis Uvira (au Sud-Kivu), les transporteurs préfèrent traverser deux fois la frontière du Congo et du Rwanda en raison de la qualité de la route. Quant à

l'évacuation des produits agricoles, elle est mal assurée dans ces conditions. Parfois elle devient impossible lorsque l'insécurité augmente. Ces difficultés ne concernent pas les produits miniers qui, eux, sont acheminés dans les centres urbains par des avions petits porteurs. L'absence de communication à l'intérieur même du Kivu a aussi des conséquences politiques en termes de fragmentation du territoire : les parties excentrées qui ne sont pas en liaison économique avec Bukavu ou Goma voient leur avenir ailleurs. La politique de décentralisation couplée à la réhabilitation des routes permettra-t-elle de résoudre ou d'atténuer ces difficultés ?

L'insécurité et les violences des groupes armés, qui ont incité les populations à désertier les campagnes, se sont généralisées aux axes routiers ou aux zones de production agricole et minière. Ceci a une triple conséquence : d'abord une intensification de la pression démographique autour des centres urbains où des milliers de paysans en quête de sécurité sont regroupés dans des « camps de déplacés » ; ensuite une diminution de la production agricole et une tendance à la dépendance à l'égard des importations ; et enfin un « surenclavement » de certaines parties du Kivu devenues des zones de non-droit difficilement accessibles aux services sociaux de base fournis par les organisations non gouvernementales (santé, éducation, etc.). Tel est le cas des poches d'insécurité dans les territoires de Masisi, de Rutshuru, de Walikale au Nord-Kivu, ainsi qu'autour des zones minières de Shabunda au Sud-Kivu, ou autour de Fizi et Baraka. Là, l'appareil administratif « failli » n'est visible qu'à travers ses nombreux services répressifs et percepteurs de taxes souvent illégales. Le désenclavement du Kivu permettra d'évacuer sa production vers les centres de consommation que sont les villes et d'approvisionner son territoire en biens manufacturés et autres denrées que cette région ne produit pas. Il est aussi une solution à l'insécurité dans les zones isolées.

Mais le problème de l'insécurité, qui n'est pas l'objet central de notre propos, est trop complexe pour être abordé en quelques lignes. Si l'on admet que le facteur essentiel est la présence des groupes armés qui rançonnent, tuent, pillent, violent les populations, on reconnaît que les rebelles hutus rwandais, accusés d'implication dans le génocide en 1994 et implantés dans le Kivu, en sont le principal moteur. Issus des anciennes milices « interahamwe » et de l'ancienne armée rwandaise dont celles-ci étaient le supplétif, auteurs de nombreuses atrocités dans les villages du Kivu, ces rebelles, impliqués dans l'exploitation et le commerce des minerais et des produits agricoles, sont aujourd'hui regroupés dans un mouvement politico-militaire au nom de Forces démocratiques de libération du Rwanda (FDLR).

Mais le rôle d'autres acteurs aux agendas et revendications variés n'est nullement négligeable¹². On peut citer parmi eux, le

¹² Ainsi entre octobre 1996 et mai 1997, puis août 1998 et 2002, l'AFDL puis le RCD et différents groupuscules ont instauré des administrations en rupture totale avec la capitale. Tout

Congrès national pour la défense du Peuple (CNDP) du général tutsi déchu Laurent Nkundabatware Mihigo¹³. Ce dernier expliquait être entré en rébellion pour protéger les populations tutsies congolaises contre les FDLR et contre l'armée gouvernementale qui, incapable à ses dires de protéger les Tutsis, s'allie avec les FDLR et de nombreuses factions de milices d'autodéfense Mayi-Mayi. Les Mayi-Mayi, opposées au CNDP et théoriquement aux FDLR, sont cependant souvent en partenariat avec ces dernières contre le CNDP. À certains endroits, l'armée gouvernementale (Forces armées de la RDC, FARDC) est en opposition, avec les FDLR et les Mayi-Mayi, contre le CNDP, alors que celui-ci est accusé d'avoir des appuis de l'armée rwandaise. Plus au Nord, dans le « Grand Nord » et l'Ituri (qui ne fait pas partie du Kivu), des groupes rebelles ougandais de « l'Armée de libération du seigneur » ajoutent à la confusion et à la précarisation de la sécurité. Autant de groupes et de scénarios d'alliances dont les victimes sont les populations et les structures socio-économiques du Kivu.

Alors que certaines zones minières et agricoles, désertées par les populations civiles et exploitées par des groupes armés ainsi que les FARDC¹⁴, d'autres sites miniers sont exploitées par ces derniers qui utilisent des civils et financent ainsi la guerre. Sur plusieurs de ces sites, des témoins confirment l'existence d'accointances ou de partenariats d'affaires entre ces différents groupes armés, en dépit de leurs oppositions supposées.

Les conséquences de ce phénomène sont, d'une part, la désertion des zones de production par les paysans, la baisse de la production agricole, le trafic illégal des ressources naturelles (minerais, bois, etc.) et le manque à gagner fiscal pour l'État. Néanmoins, en dépit de cette insécurité et de la désertion des zones rurales, c'est sur la production minière artisanale que repose l'essentiel de l'économie actuelle du Kivu. Une économie marquée par le boom immobilier à Bukavu, Goma ou Butembo mais entachée de violences et d'exactions, qui entretient les conflits et dont la principale victime est le Kivu lui-même.

en se réclamant de la RDC, ces rébellions ont mis en place des systèmes fiscaux, douaniers voire de télécommunication autonomes dans le Kivu en diapason avec les Etats voisins.

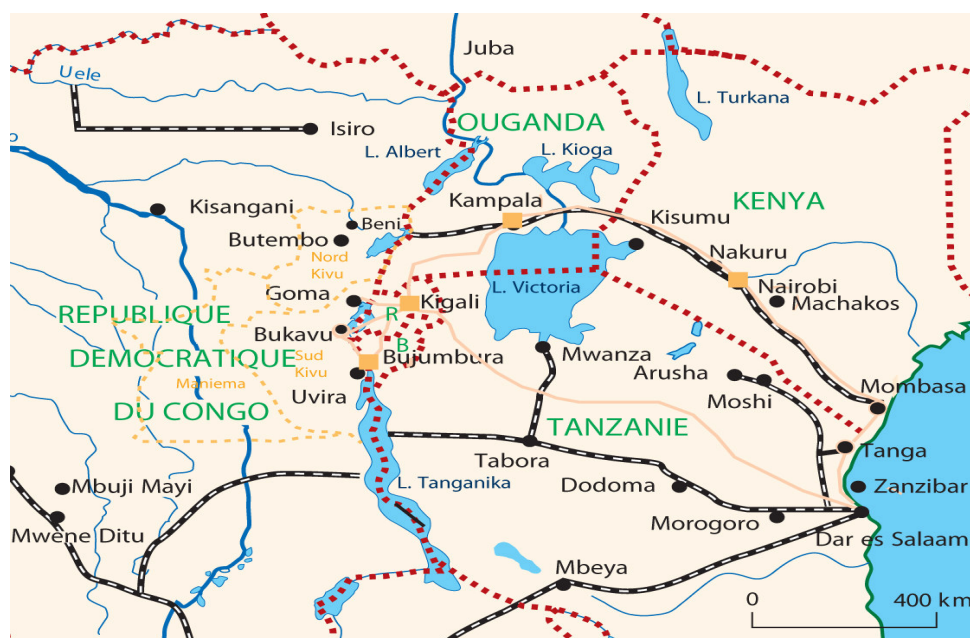
¹³ Communément appelé Laurent Nkunda. Au moment de la rédaction de cet article, ce général est aux arrêts au Rwanda.

¹⁴ Voir le Rapport final du Groupe d'experts sur la RDC, Nations Unies S/2008/773, 12 Décembre 2008. Le CNDP, les Mayi-Mayi et les FDLR ainsi que les FARDC contrôlent des mines ou des axes commerciaux à travers desquels ils prélèvent des taxes. En 2007, dans le Territoire de Walikale, par exemple, deux sources différentes (MONUC et FARDC) m'ont confirmé l'occupation d'une zone minière par les FARDC qui rapporterait un million de dollars par mois aux officiers supérieurs qui commandent ce territoire.

Une économie transfrontalière

Dans une position charnière, au cœur des Grands Lacs où il se trouve intégré dans l'espace économique est-africain et culturel swahili, le Kivu s'inscrit résolument dans une géopolitique transfrontalière. Alors que l'ouverture sur l'Ouest est aujourd'hui exclusivement aérienne, celle à l'Est combine l'avion, la voie lacustre, la route et plus loin le rail avant de déboucher sur les ports kenyans de Mombassa et tanzanien de Dar-es-Salaam à travers deux embranchements : d'un côté le « Corridor nord » via le Rwanda, l'Ouganda et le Kenya, et de l'autre côté le « Corridor central » qui passe par le Rwanda, le Burundi et la Tanzanie.

Carte 1. Les routes commerciales entre le Kivu, la région des Grands Lacs et les ports de l'océan Indien



Si l'ouverture à l'Afrique de l'Est est une évidence, les différents échanges commerciaux transfrontaliers sont l'indicateur de cette intégration de proximité assurée par des gens ordinaires. Les traversées quotidiennes des postes frontaliers permettent de mesurer la densité de ces échanges et des flux optimisés par une série d'accords officiels entre le Burundi, la RDC et le Rwanda dans le cadre de la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)¹⁵ pour fluidifier la circulation de biens et de personnes au

¹⁵ Créée en 1973, elle regroupe le Burundi, la RDC et le Rwanda. En sommeil depuis le déclenchement des guerres dans les trois pays dans les années 1990, cette organisation tente de se réveiller depuis 2007. La CEPGL a été un grand facteur d'intégration des économies du Burundi, du Rwanda et du Kivu. Elle a mis en place d'importantes infrastructures régionales dans le domaine de l'énergie et de la recherche agronomique. Il faut remarquer que l'intégration économique vue par la CEPGL était quand même « sous influence atlantique » car les trois

sein des zones frontalières. Ainsi des accords spécifiques de proximité conclus dans les années 1970 continuent de régir la circulation ou le commerce entre les trois pays par la quasi libre circulation des personnes résidant dans les villes frontalières, la non-taxation des produits du cru traversant la frontière, etc.

Positionnées en binômes face aux villes frontalières burundaises, ougandaises et rwandaises, Uvira, Beni, Bukavu et Goma constituent l'entrée de mini-corridors transfrontaliers et une véritable infrastructure d'intégration avec ces trois pays limitrophes. Animés par des opérateurs aussi variés que les femmes commerçantes, des handicapés physiques sur leurs tricycles, des conducteurs de trottinettes en bois, des propriétaires de mini-bus regroupés en association pour assurer le transport des passagers et de leurs marchandises, les échanges permettent de mesurer l'étendue de l'interdépendance socio-économique que scellent quotidiennement ces acteurs.

Mais hormis ces postes frontaliers, c'est également à travers les points de passage non officiels, informels, clandestins ou illégaux que l'on observe d'intenses échanges, en particulier le long des lacs (Edouard, Kivu et Tanganyika) où des pêcheurs et des piroguiers effectuent des liaisons entre le Kivu et l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la Tanzanie. C'est enfin le cas de forêts, de parcs ou de la plaine de la Ruzizi entre le Sud-Kivu, le Rwanda et le Burundi. Ainsi les corridors transfrontaliers, à l'exemple de ceux décrits ci-après, structurent ces échanges¹⁶:

Uvira et Bujumbura entre le Sud-Kivu et le Burundi qui enregistre un flux quotidien de 6 000 à 10 000 voyageurs, composé de commerçants, d'élèves et d'enseignants. Ces flux sont à réévaluer en fonction de ceux, incontrôlables, sur le lac Tanganyika ;

Goma/Gisenyi entre le Nord-Kivu et le Rwanda, que relie trois principaux points officiels et de nombreux sentiers à une ligne de démarcation des frontières nationales du Rwanda et de la RDC inexistante. Entre 15 000 et 20 000 personnes franchissent quotidiennement la frontière à ces différents endroits. Le trafic sur le lac Kivu, lui, est difficilement mesurable¹⁷ ;

Bukavu/Cyangugu, entre le Sud-Kivu et le Rwanda au sud du lac Kivu : ces deux villes disproportionnées ont des fonctions bien

Etats étaient en même temps membres de la Communauté économique des États d'Afrique centrale (regroupant les pays de la CEMAC, ceux de la CEPGL et l'Angola), alors qu'aucun d'eux n'était jusqu'en 2005 membre d'une organisation régionale d'Afrique de l'Est.

¹⁶

Les données concernant ces corridors transfrontaliers sont issues d'une étude menée par des chercheurs du programme INICA de l'OCDE. Voir dans INICA et LARES, *Dynamiques transfrontalières dans la région des Grands Lacs: Burundi, RDC, Ouganda et Rwanda*, Paris, OCDE, 2006.

¹⁷

Les éléments anthropologiques fondamentaux que sont la langue et la culture banyarwandas comptent pour beaucoup dans la densité des relations entre les populations de ces deux villes. Mais au-delà de ces points de passage, Goma dispose d'un aéroport international - bien que diminué par les dégâts du volcan depuis 2002 - qui est connecté aux aéroports d'Entebbe et de Nairobi. Grâce à des rotations quotidiennes ou hebdomadaires des cargos ou des avions de ligne, l'économie du Kivu s'insère irrémédiablement dans des réseaux est-africains de longue distance.

réparties. Alors que Bukavu (228 000 hbts) fonctionne comme un grand centre de consommation, Cyangugu (8 500 hbts) s'est positionnée stratégiquement comme une ville entrepôt munie d'un impressionnant réseau de services financiers et d'un aéroport que les hommes d'affaires de Bukavu utilisent. Entre 3 000 et 5 000 personnes franchissent chaque jour la rivière Ruzizi qui marque la frontière entre le Rwanda et la RDC. Des mini-bus, des charrettes, des trottinettes et des porteurs assurent les échanges. Comme entre Goma et Gisenyi, de nombreux piroguiers assurent la liaison parfois avec de petites quantités de produits vers des embarcadères non officiels qui constituent le relais du trafic non officiel des minerais.

Beni/Kasese, entre le Nord-Kivu et l'Ouganda où la ville minière ougandaise dispose de nombreuses unités industrielles dont la majeure partie est vétuste. Beni et Butembo, en tant qu'issues directes de la route commerciale du port de Mombassa, sont devenues une plateforme d'envergure régionale. Dominé par les grands commerçants Nande, ce corridor est surtout concerné par des échanges de longue distance où des camions chargés de minerais et de bois destinés à l'exportation croisent des containers de produits manufacturés asiatiques ou encore des camions-citernes chargés de produits pétroliers.

La présentation de ces corridors transfrontaliers majeurs montre à la fois les espaces frontaliers polarisés par de grands centres urbains souvent contigus et de simples couloirs de passage de personnes et surtout de marchandises. Le peuplement de ces espaces est fort composite. À l'homogénéité des groupes socioculturels qui peuplent les franges rwandaises et burundaises s'opposent l'hétérogénéité des groupes que l'on rencontre parmi les populations ougandaises et congolaises. Cette situation a un impact sur les échanges transfrontaliers eux-mêmes, car elle est plutôt propice au développement de la contrebande que la configuration géographique favorise par ailleurs. Si la circulation est aisée pour les ressortissants des pays des Grands Lacs munis d'un laissez-passer délivré parfois par les autorités provinciales dans certains pays (Burundi, Congo et Ouganda), en réalité, la libre circulation dépend parfois de l'humeur des agents de contrôle, notamment de la police lorsque le voyageur est porteur de marchandises. Ce qui est l'une des raisons de la contrebande, tout comme le différentiel de prix des deux côtés de la frontière (contrebande d'essence).

Les impacts de l'ouverture aux marchés asiatiques

L'évolution des routes commerciales : retour aux temps anciens ?

L'océan Indien constitue depuis l'Antiquité une zone privilégiée de contacts maritimes entre l'Afrique noire et le monde asiatique, à savoir le Moyen-Orient par la mer Rouge, le golfe Arabo-Persique, l'Inde et l'Extrême-Orient en suivant les vents de mousson. Jusqu'à l'arrivée des explorateurs portugais conduits par Vasco de Gama en 1498, il est reconnu que les côtes africaines de l'océan Indien vivaient d'un commerce prospère qui fut à l'origine de la création des grandes cités. La myrrhe, les gommes aromatiques, le clou de girofle, l'ivoire, les cornes de rhinocéros ou l'écaille de tortue sont quelques-unes des marchandises exportées à cette époque. S'y ajouteront plus tard, venant des régions plus méridionales, l'ébène, le fer, le cuivre, l'or et les esclaves. Pendant des siècles, le contrôle de ce commerce côtier était devenu objet des guerres et de compétitions entre les Portugais et les Arabes. Ces luttes et les destructions qu'elles occasionnèrent contribuèrent au déclin du commerce côtier et de la culture swahilie, une civilisation originale à mi-chemin entre le monde africain et le monde arabe, issu d'un intense métissage entre Africains bantou, Arabes d'Arabie, Persans shirazi et Indiens.

Mais les raisons économiques tiennent également une grande place dans le déclin des villes swahili :

- la déchéance de Bagdad, ville de destination de ce commerce, ralentit la demande d'esclaves ;
- l'or de l'arrière-pays est extrait en quantité réduite et dans des conditions difficiles ;
- quant à l'ivoire, il n'est plus aussi apprécié.

S'agissant des relations de la côte avec l'intérieur des terres, une voie commerciale unique mais ancienne s'enfonçait dans les montagnes par les villes de Taveta et de Ngong (près de la ville de Nairobi). Depuis Mombasa, cette route accédait aux royaumes interlacustres, permettant l'approvisionnement en marchandises pré-

cieuses (ivoire et ébène)¹⁸. C'est donc la première route qui conduisait au territoire du Kivu actuel.

Si à la suite des guerres hégémoniques pour le contrôle du commerce côtier, la forteresse de Mombasa, Fort-Jésus, construite par les Portugais pour se protéger des Hollandais et des Turcs, fut prise par les troupes de sultans d'Oman en 1660, il faut attendre 1730 pour voir les troupes de sultans d'Oman vaincre définitivement les Portugais et dominer tout ce commerce. Dès lors, sous tutelle des Omanites, l'île de Zanzibar prit progressivement les relais de Mombasa et de Kilwa (côte mozambicaine), assurant sa prospérité grâce à un très grand marché d'esclaves exportés vers l'Inde, la Perse et l'Arabie. Au cours du XIX^e siècle, les sultans d'Oman firent même de Zanzibar leur capitale car Saïd Ibn Sultan, dirigeant de Mascate (Oman), décida de s'y installer définitivement en 1840. Cet homme développa d'immenses plantations de girofliers, lesquelles demandèrent une main-d'œuvre accrue. Ceci contribua à développer le commerce des esclaves. L'île devait alors dominer toute l'économie de la côte et devenir le plus grand marché d'esclaves de l'Afrique¹⁹.

Depuis Zanzibar et pour alimenter ce commerce, la pénétration à l'intérieur du continent suivait deux itinéraires : le premier partait de Dar-es-Salaam en direction des lacs Tanganyika et Victoria et des royaumes angolais et ougandais ; tandis que le second, plus au Sud, allait de Kilwa vers le lac Nyassa (Malawi), les pays du Zambèze et la région cuprifère du Katanga²⁰. Sur ces deux voies ont été calqués plusieurs tronçons des actuels corridors central et sud.

Quant aux moyens déployés pour la capture d'esclaves, les expéditions arabes bénéficiaient d'un approvisionnement considérable en armes à feu. Ainsi, des marchands d'esclaves comme Tippu Tipp eurent-ils la possibilité d'organiser des groupes d'hommes armés pour pénétrer en profondeur dans l'arrière-pays. À la recherche d'ivoire, ce métis arabo-africain de Zanzibar s'enfonça à partir de 1867 jusque dans le Haut-Congo : il s'établit d'abord à Ujiji (Tanzanie), puis à Kasongo, Kibouge et, enfin à Ribariba. Tippu Tipp domina le bassin de la forêt du Congo, s'imposa auprès des populations de la Zambie actuelle jusqu'au nord du Burundi. Son empire s'étendait du lac Tanganyika à la forêt d'Ituri et, dans le bassin du Congo, jusqu'au-delà de Kisangani. Il rencontra et aida un certain nombre d'explorateurs tels Livingstone ou Stanley²¹. Dans un premier temps, les autorités belges le nommèrent gouverneur d'une des régions de l'État indépendant du Congo (actuelle RDC). Dans le développement

¹⁸ I. Baba Kaké et E. M'bokolo, *Histoire générale de l'Afrique. Tome 4. L'Afrique moderne : l'Afrique centrale et orientale du XVI^e au XVIII^e siècle*, Paris, ABC, 1977, p. 85-89.

¹⁹ I. Baba Kaké et Elikia M'bokolo, *Histoire générale de l'Afrique. Tome 6. La traite négrière*, Paris, ABC, 1977, p. 32.

²⁰ I. Baba Kaké et E. M'bokolo, *Histoire générale de l'Afrique. Tome 8. L'Afrique moderne : l'Afrique coloniale de la conférence de Berlin (1885) aux indépendances*, Paris, ABC, 1977, p. 18.

²¹ I. Baba Kaké et E. M'bokolo, *Histoire générale de l'Afrique. Tome 6. La traite négrière*, Paris, ABC, 1977, p. 32.

du nouveau commerce, grâce à l'ouverture des régions du Haut-Congo, l'axe Zanzibar-Tanganyika (corridor central) prit une importance croissante, devenant la colonne vertébrale de tout un système aux multiples embranchements²². À la fin du XIX^e siècle, l'aventure de Tippu Tip avait donc contribué à tracer – tout en les contrôlant – les voies commerciales qui reliaient le Kivu, le Maniema et l'Ituri à la côte de l'océan Indien et au marché arabo-asiatique d'esclaves et d'ivoire.

Construites plus tard sous la colonisation britannique respectivement en 1902 et 1905, les voies ferrées reliant d'une part le port de Mombassa à Kasese en Ouganda et d'autre part le port de Dar-es-Salaam à Kigoma sur la rive du Lac Tanganyika, s'arrêtent aux frontières du Kivu²³. Sur le territoire congolais, une ligne de chemin de fer reliait les villes minières du Katanga à celles du Maniema et à Kisangani et aux provinces du centre jusqu'à Kinshasa (via le fleuve Congo et ses affluents) jusqu'au port de Matadi sur l'Atlantique alors qu'un autre embranchement reliait le Katanga à l'Atlantique via le réseau angolais. Un tel aménagement des routes commerciales intérieures visait la consolidation de la vision coloniale d'un territoire national intégré et articulé vers Kinshasa, la capitale et vers l'océan Atlantique, point d'ouverture vers le monde extérieur. Le Kivu est donc entré dans cette configuration.

Mais la guerre déclenchée en Angola en 1975 après l'indépendance détruisit cette voie ferrée. Ce qui conduisit à une réorganisation de l'évacuation de tous les produits miniers du Katanga vers les ports d'Afrique australe (Maputo et Durban) via le réseau zambien²⁴. Quant au Kivu, même si la ligne reliant le Maniema au Katanga et au centre continuait à maintenir les échanges avec ces provinces, la destruction de la partie angolaise du chemin de fer compliquait l'évacuation vers l'Atlantique. La solution des ports de Mombassa et de Dar-es-Salaam s'offrait naturellement en alternative. Mais faute d'entretien de ces infrastructures routières et ferroviaires depuis le milieu des années 1980 et l'effondrement des industries minières du Maniema et du Sud-Kivu au cours de la même décennie, les échanges du Kivu commençaient à accuser un grand déséquilibre. Désormais, ils ne dépendent plus que des ports de l'océan Indien, comme au temps Tippu Tipp à la fin du XIX^e siècle. Mais cette fois dans un contexte géopolitique reconfiguré par une crise prolongée, par des conflits armés et par des acteurs nouveaux.

²² François Renault, *Tippu Tip, un potentat arabe en Afrique centrale au XIX^e siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre mer, 1987, p. 103.

²³ Une connexion fluviale permet de relier Kigoma (Tanzanie) et Kalemie (RDC), deux villes terminus des chemins de fer tanzanien et congolais sur les deux rives du lac Tanganyika.

²⁴ A l'époque coloniale, les Belges avaient organisé une voie d'évacuation des minerais du Katanga vers l'Ouest avec l'embranchement ferroviaire du Kasai. Le minerai prenait le train jusqu'à Ilebo puis la rivière Kasai et le fleuve Congo jusqu'à Kinshasa où il était transbordé par voie ferrée jusqu'à Matadi. Ce système de transport multimodal fleuve/chemin de fer permettait d'éviter l'incursion dans les territoires sous domination britannique à l'époque coloniale.

Tendances actuelles : l'émergence de Butembo en pôle d'affaires

Dans ce nouveau contexte, l'ouverture à l'économie mondiale via l'océan Indien a des conséquences particulières sur l'économie du Kivu. L'un des aspects les plus visibles de cet impact est le renouvellement spectaculaire du parc automobile des villes comme Bukavu ou de Goma, en comparaison de Kinshasa sous influence atlantique, par exemple. Sous cet angle de la transformation automobile, Kampala et Dar-es-Salaam sont alors devenues les capitales-entrepôts où s'effectuent les achats de véhicules. La particularité de ces automobiles est leur volant à droite, signe qu'ils sont adaptés au système de conduite routière anglaise de la Tanzanie, de l'Ouganda et du Kenya.

Si des signes d'une telle évolution sont apparus tout récemment, c'est depuis la fin des années 1980 et début de la décennie 90 qu'il faut fixer cette tendance. Car le Kivu, en particulier le Nord-Kivu, a vu émerger de nouveaux pôles commerciaux en raison de la « compétition » évoquée précédemment, du dynamisme des hommes d'affaires et surtout de l'éclosion du marché oriental ou asiatique autour du triptyque Dubaï/Mumbay/Gouangzhou (Arabie/Inde/Chine). Le symbole de cette nouvelle dynamique est la « ville » de Butembo.

La connexion du marché régional à celui de Dubaï et au marché asiatique imprime de nouvelles tendances non seulement à l'économie, mais aussi au commerce régional. Ainsi, au centre de nouvelles dynamiques de l'économie globale, la localité de Butembo impulsée par les grands commerçants Nande et leurs réseaux indo-pakistanaïes et chinois, s'est muée en une véritable plateforme commerciale, au point de constituer le principal centre de gravité du marché financier et monétaire régional. Avec ses galeries commerciales et son marché spécialisé en produits manufacturés arabo-indo-chinois, elle est aussi la ville-entrepôt de tout le Kivu. Plus curieux encore, des recherches menées en 2005 sur ces nouvelles tendances montraient que dans l'Est du pays le cours de la monnaie locale (le franc congolais), vis-à-vis du dollar américain, était déterminé non plus par les annonces de la commission interbancaire de la Banque centrale du Congo à Kinshasa, mais par un réseau d'hommes d'affaires, installés dans cette localité²⁵ et qui contrôlaient un réseau de bureaux de change à Kinshasa et dans les principales villes congolaises. Il en résultait parfois une différence de parité franc congolais/dollar entre le Sud et le Nord de la RDC.

Cependant une telle capacité d'encadrement de Butembo contraste singulièrement avec la qualité des infrastructures de cette agglomération qui ne dispose pas, en effet, d'aérodrome de classe internationale comme celui de Goma par exemple. Son émergence comme pôle d'encadrement économique peut traduire une nouvelle

²⁵ INICA et LARES, *op. cit.* [16].

stratégie des acteurs de distanciation vis-à-vis des centres les plus vulnérables de l'Est du Congo : Goma et Bukavu notamment. Elle apparaît aussi comme l'expression de la prévalence d'activités souterraines : le trafic de pierres précieuses ou d'autres ressources naturelles comme l'or ou le bois notamment dont une partie des revenus financiers est recyclée dans le commerce avec Dubaï, l'Inde et la Chine – et dans la spéculation sur le marché de change parallèle de devises étrangères.

La percée de la langue anglaise

Par la force de ce business dû à l'ouverture du moment aux économies est-africaines et arabo-asiatiques et à cause des conflits, la « culture » anglophone s'est invitée dans tout le Kivu. Si on a précédemment pu voir ce phénomène se matérialiser à travers des véhicules munis d'un volant à droite, mal adaptés au code de la route en vigueur en RDC, cette percée s'observe également au quotidien avec la présence d'hommes d'affaires est-africains, européens ou asiatiques, ou des « humanitaires » européens, des « peace keepers » pakistanais ou indiens de la Mission de l'Organisation des Nations unies en RDC (MONUC) qui sont le vecteur de cette nouvelle donne linguistique. Dans ce contexte, les jeunes diplômés en quête d'emploi auprès des entreprises, de la MONUC ou des organisations non gouvernementales internationales (allemandes, américaines, britanniques et néerlandaises) sont obligés de maîtriser les bases de la langue anglaise et de présenter leur *curriculum vitae* dans la langue de Shakespeare. L'anglais étant souvent leur langue de travail et de communication avec leurs différents partenaires eux-mêmes anglophones ou résidant dans des pays anglophones.

Si la langue swahilie sert d'outil de communication culturelle et commerciale entre le Kivu et les peuples anglophones d'Afrique de l'Est, garantissant en quelque sorte à la langue française sa niche kivutienne, on constate que l'anglais de la nouvelle dynamique Dubaï-Mumbai-Guouangzhou et de l'humanitaire brouille et réduit en peau de chagrin cet espace francophone.

Conclusion : le Kivu s'éloigne-t-il vraiment de l'influence de l'Ouest ?

Dans cette évolution de l'Est de la RDC, il est aisé de constater que les contacts demeurent très difficiles entre les villes du Kivu – toutes fixées aux frontières – avec leur *hinterland* et les villes des autres provinces. Cependant, en raison de leur situation frontalière, elles ont des relations aisées et permanentes avec celles des pays voisins. Mais cette terre de tension reste jalousement attachée à son appartenance à la nation et au territoire congolais.

Le Kivu se trouve ainsi tiraillé entre l'appel politique de Kinshasa, la capitale à l'extrême Ouest, et l'influence économique du bloc d'Afrique orientale et de l'Asie. Vu sous l'angle de la longue crise socio-économique et politico-militaire que traverse la RDC, cet écartèlement est douloureux. La destruction des infrastructures, l'état d'enclavement et les conséquences des violences de la guerre dont cette région cherche à se relever témoignent de ces douleurs.

Cependant, à regarder de près, le Kivu demeure un espace de synthèse qui semble avoir une double vocation : une appartenance et un attachement à la nation congolaise et une coopération avec la sphère économique orientale. Ses conflits passés et actuels ne traduiraient-ils pas la quête de la meilleure manière de digérer d'une part cette double vocation et de l'autre les recompositions sociopolitiques intervenues dans la région des Grands Lacs depuis la décennie 1990 ainsi que les dynamiques géo-économiques internationales actuelles ?

Bibliographie

Baba Kaké, I. et E. M'Bokolo (1977), *Histoire générale de l'Afrique*, Paris, ABC :

- Tome 4. *L'Afrique moderne : l'Afrique centrale et orientale du XVI^e au XVIII^e siècle*

- Tome 6. *La traite négrière*

- Tome 8. *L'Afrique moderne : l'Afrique coloniale de la conférence de Berlin (1885) aux indépendances.*

Cros, M.-F. et F. Misser (2006), *Géopolitique du Congo (RDC)*, Bruxelles, Ed. Complexe.

INICA et LARES (2006), *Dynamiques transfrontalières dans la région des Grands Lacs : Burundi, RDC, Ouganda et Rwanda*, Paris, OCDE.

Mathieu, P. et A. Mafikiri Tsongo (1998), « Guerres paysannes au Nord-Kivu, 1937-1994 », *Cahiers d'études africaines*, vol. 38 (2-4), n° 150-152.

Ministère des Travaux publics et Infrastructures et Bureau d'études d'aménagement et d'urbanisme (BEAU) (2004), *Schéma national d'aménagement du territoire. Villes et infrastructures*, Kinshasa.

Musila, C. (2006), *Développement de filières porteuses dans le Kivu*. Rapport de mission SNV Kivu, Goma.

Ndaywel È Nziem, I. (1998), *Histoire générale du Congo. De l'héritage ancien à la République Démocratique*, Bruxelles, Duculot.

ONU (2008), *Rapport final du Groupe d'experts sur la RDC*, New-York, Nations Unies S/2008/773.

Pourtier, R. (2008), « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'État : la RDC à la croisée des chemins », *Afrique contemporaine*, n° 227.

Pourtier, R. (2003), *L'Afrique centrale et les régions transfrontalières : perspectives de reconstruction et d'intégration*, Paris, OCDE.

Renault, F. (1987), *Tippo-Tip, un potentat arabe en Afrique centrale au XIX^e siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre mer.

Willame, J.-C. (1997), « Banyarwanda et Banyamulenge. Violences ethniques et gestion de l'identitaire au Kivu », *Cahiers africains*, n° 25.