

PROJET SOPAWA

AMELIORATION DE L'HABITAT ET DES INFRASTRUCTURES SOCIO- ECONOMIQUES POUR UN DEVELOPPEMENT INTEGRE DE LA COLLECTIVITE RURALE DE WAMAZA-MANIEMA (REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO)

Rapport de mission d'état des lieux du CRAU-ULg
30 SEPTEMBRE AU 11 OCTOBRE 2006 à WAMAZA

Lumonga Mema
Collaborateur

Philippe. HANOCQ
Directeur CRAU-ULg

Octobre 2006

Introduction

Avec l'appui du service d'urbanisme de l'ULg, une série de projets sociaux ont été identifiés en 1995 à Wamaza, dans la région du Maniema et du Sud Kivu, en République Démocratique du Congo. Cela a permis d'initier un programme de recherche - action couvrant un large éventail d'interventions entrant dans le champ de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Le programme de recherche s'appuyait sur une idée maîtresse : « l'amélioration de l'habitat rural peut freiner l'exode rural et contribuer ainsi au développement endogène des collectivités paysannes ».

Sous l'impulsion du CECODEL, le CRAU a effectué une mission d'état des lieux pour évaluer les potentialités d'implémentation de ce projet après les guerres qui ont bouleversé l'Est du Congo de 1995 à 2003 et pour réorienter, s'il y a lieu, le projet en fonction de la nouvelle situation locale et de l'état d'avancement des actions entreprises malgré tout sur le terrain.

La mission était conduite par Monsieur Philippe Hanocq, Chargé de cours adjoint, Directeur du CRAU et Mr. Lumonga Mema, Collaborateur originaire du Maniema, et a duré 11 jours, du 30 septembre au 11 octobre 2006.

Objectifs de la mission

Faire un état des lieux de la situation sur place, afin :

- D'évaluer l'état d'avancement des actions entamées malgré tout sur le terrain dans le cadre du projet SOPAWA¹ ;
- D'évaluer les chances de poursuite et de bonne fin de ces actions portées par l'association et par la population toute entière ;
- De réévaluer les besoins sur base d'un audit des responsables locaux de l'association et des représentants d'autres associations partenaires ;
- De réorienter, s'il y a lieu, le projet initial en fonction de l'évolution des demandes et des nouveaux besoins décelés ;
- De nouer des contacts sur place permettant au CRAU d'être tenu informé du suivi des interventions sur place, dans la perspective de développer éventuellement un programme suivi de coopération bilatérale.

Bref aperçu historique

Le projet SOPAWA est initialement le résultat d'un voyage d'étude effectué par Mr. Lumonga en juillet 1995 dans l'Est du Congo (Zaïre à l'époque). Le rapport de ce voyage décrit le contexte politique, social et économique de la région, souligne le caractère précaire de l'habitat, les difficultés de communication dues à l'enclavement de cette partie du pays ainsi que la misère socio économique de la population.

¹ Solidarité Paysanne de Wamaza

A la suite à ce rapport, le service d'Urbanisme de l'ULg alors dirigé par le Professeur COLLETTE, a initié un projet global de recherche - action structuré autour d'un programme de développement socio économique et environnemental et appelé « Projet SOPAWA ». Le programme comportait plusieurs microprojets dans divers domaines lesquels couvrent un large éventail d'interventions entrant dans le champ de compétence des architectes, des ingénieurs, d'urbanistes et d'autres aménageurs.

La réalisation de ces microprojets complémentaires les uns des autres obéit à des stratégies qui privilégient un développement durable, en douceur, et qui s'appuient sur une participation effective de la population.

C'est dans cette perspective de recherche - action que l'ACDST – ULg avait signé en juillet 1997 un pré-accord de collaboration avec la SOPAWA.

Mais suite aux différentes guerres qui ont secoué le Congo depuis 1996, principalement dans l'Est du pays, le projet n'avait pu se développer et avait été mis en veilleuse. D'où la nécessité d'une évaluation sur le terrain afin d'apprécier les nouveaux besoins et les chances de relance du projet.

Localisation et description du contexte

Situation géographique (voir cartes annexées)

Notre zone d'étude est le Maniema, une région de $\pm 1.500.000$ habitants avec une superficie de 132.250 km^2 , situé entre $0,26^\circ$ et 5° de latitude Sud et entre $24^\circ 55'$ et $28^\circ 8'$ de longitude Est. C'est la partie Nord-Est de la RDC. La grande partie du Maniema se trouve dans le bas plateau qui s'appuie sur les hautes montagnes de l'Est. Sa partie Nord-Ouest (Territoire de Lubutu et Punia) est entièrement dans la cuvette centrale avec une altitude moyenne de 500 m , tandis que plus vers le Sud-Est, dans le Territoire de Kabambare, l'altitude monte progressivement jusqu'à atteindre plus de 800 m . Le relief est plus ou moins tourmenté et formé soit par des plateaux ou des vallées assez évasées, soit par une succession de collines d'où émergent en de nombreux endroits des dômes plus élevés.

Administrativement, le Maniema est une des trois Provinces issues du découpage de l'ancienne Province de Kivu en juillet 1988 : le Nord-Kivu (capitale Goma), le Sud-Kivu (capitale Bukavu) et le Maniema (capitale Kindu). Il est subdivisé en 7 territoires : Kabambare, Kasongo, Kailo, Kibombo, Lubutu, Pangi et Punia.

Notre site d'intervention se situe à Wamaza, une Collectivité/Secteur de ± 50.000 habitants dans le Territoire de Kabambare (voir carte en annexe). Sa superficie est de 2010 km^2

Climat

Le climat de Wamaza est tropical et humide avec deux grandes saisons : la saison sèche qui dure entre 3 à 4 mois (de la mi mai à la mi septembre) et la saison pluvieuse (de la fin septembre à la mi janvier). La température annuelle moyenne est de $23,3^\circ\text{C}$.

Pourquoi le choix de Wamaza ?

La province du Maniema est une région complètement enclavée. Malgré ses potentialités (agricoles et minières notamment), cette région semble cumuler de nombreux handicaps qui la maintiennent en état de sous-développement. Parmi ces handicaps, on peut relever : le manque généralisé d'infrastructures rendant les communications particulièrement malaisées, les maladies endémiques comme le paludisme, la maladie du sommeil, la fièvre jaune, ..., auxquelles viennent s'ajouter les maladies « importées » par les guerres telles que le SIDA, un système scolaire qui se réduit aux deux niveaux élémentaires et qui est dépassé par la demande, une infrastructure médicale quasi inexistante, une économie embryonnaire mise à mal par les guerres et la difficulté des échanges et qui souvent se réduit à une économie de subsistance autarcique des « clans ».

Plan de vol

Pour atteindre l'Est de la RDC à partir de Bruxelles, l'itinéraire le plus facile et le moins onéreux consiste à transiter par le Rwanda (Kigali) ou le Burundi (Bujumbura). Nous avons opté pour la solution Bruxelles-Kigali-Bukavu. Partis de Bruxelles le 30 septembre, nous sommes arrivés à Wamaza le 4 octobre 2006, soit 4 jours de transport pour l'aller. Pour le retour, nous avons quitté Wamaza le samedi 07 octobre pour arriver à Bruxelles le 11. Le retour nous a donc aussi pris 4 jours.

Les communications sont excessivement difficiles, surtout à l'intérieur du Maniema. Les avions petits porteurs opèrent d'une manière plus ou moins aléatoire entre Bukavu et Kasongo ou Saramabila, seules localités proches de Wamaza et disposant d'un champ d'aviation. Le projet SOPAWA ayant obtenu le soutien de l'Evêché de Kasongo, nous avons fait le choix de faire étape dans cette localité. Le trajet Kasongo - Wamaza (75 Km) se fait obligatoirement par la route avec les difficultés expliquées ci-après.

Activités et contacts

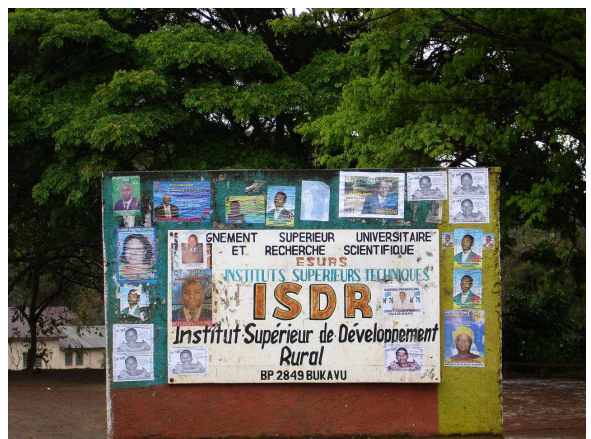
• Bukavu

Bukavu est une ville frontalière avec le Rwanda implantée au bord du lac Kivu. Etant donné son altitude (la surface du lac est à 1.460 m au-dessus du niveau de la mer), le climat y est généralement tempéré et agréable. Elle est peuplée d'environ 800.000 personnes. Elle est située à ± 500 Km de Wamaza et 350 Km de Kigali. Pour accéder à la province du Maniema, les villes de *Bukavu* (accessoirement *Goma*) et *Uvira* sont d'une importance non négligeable car ce sont des points de transit plus ou moins obligés en provenance respectivement de Kigali ou de Bujumbura. Ce sont en tout cas les seules villes offrant des possibilités de relations aéroportées avec le Maniema².

² Etant donné l'état déplorable des infrastructures routières, l'avion est dans les faits l'unique moyen de liaison possible avec le Maniema.



A Bukavu, dans l'attente d'un vol pour Kasongo prévu pour le mardi 03 octobre, nous avons mis à profit notre journée de battement pour visiter les établissements d'enseignement supérieur de la place. Nous avons rencontré le Vice-Recteur aux Affaires estudiantines de l'Université Catholique de Bukavu (UCB), le Professeur Baligamire qui a brossé un tableau de toutes les difficultés de l'université (manque des professeurs, difficulté financière, manque d'équipement, ...). L'UCB développe plusieurs projets de coopération avec l'Université Catholique de Louvain. Elle collabore aussi d'une manière ponctuelle avec l'ULg (élaboration de la nouvelle constitution de la RDC).



Nous avons également pris contact avec le Secrétaire académique de l'Institut Supérieur de Développement Rural (ISDR) de Bukavu qui encadre \pm 800 étudiants. Le Secrétaire académique est demandeur d'une coopération dans le domaine du traitement et de la gestion de déchets. Nous avons également abordé avec lui les problèmes d'ordre académique (manque de professeurs, manque de matériel didactique, ...).

• Kasongo

Petite ville de \pm 50.000 habitants, chef lieu du Territoire de Kasongo, située à \pm 1h15 de vol par petit porteur depuis Bukavu. La ville est implantée sur la rive droite du fleuve Congo (dénommé localement « Lualaba »), à quelques 15 Km de ce dernier. La ligne de chemin de fer qui relie Kindu à Kalemie et Lubumbashi se trouve quant à elle sur la rive gauche, à environ 30 Km du fleuve.



Nous sommes arrivés à Kasongo le 03/10 en fin d'après midi. Après les formalités administratives (Administrateur du territoire et les différents services d'immigration) et les négociations avec l'évêché pour la mise à disposition d'un véhicule en vue de notre déplacement à Wamaza, nous avons visité les bureaux de l'IUK (l'Institut Universitaire de Kasongo), visite conduite par Monsieur Alphonse Abedi, Directeur de l'établissement.



Deux allocutions de circonstance furent prononcées en notre honneur. L'une émanait du Directeur, l'autre du délégué des étudiants. Une demande de jumelage entre l'IUK et l'ULg ainsi qu'un dossier de «Projet de relance » nous ont été remis. Pour l'année académique 2006-2007, l'IUK compte 30 étudiants en classe terminale (16 en sciences sociales et 14 en science commerciales). Ces derniers nous ont remis une demande d'aide financière pour leur permettre de finaliser leurs mémoires. Nous avons aussi rencontré le personnel scientifique de l'Institut Universitaire. L'IUK occupe « temporairement » les bâtiments de l'école primaire «Mapendo» de Kasongo. Malgré une bonne volonté évidente tant du corps professoral que des étudiants, ces locaux se révèlent inadaptés pour l'enseignement supérieur. Les activités pédagogiques sont à l'avenant et souffrent d'un manque criant de moyens.

• Wamaza

Wamaza est située dans le Territoire de Kabambare, entre Salamabila (60 km), centre minier dynamique du secteur (or, coltan), et Kasongo (75 km), chef lieu de Territoire. De grands axes routiers classés « routes nationales » mais aujourd'hui redevenus des pistes en mauvais état,

impraticables en cas d'intempéries, relie Wamaza aux deux localités précitées et au-delà avec le reste du pays.



Le trajet Kasongo-Wamaza se fait donc par la route. Nous avons quitté Kasongo le mercredi 04 octobre en fin de matinée et sommes arrivés à Wamaza en fin d'après midi. Nous avons été accueillis chaleureusement par le comité de la SOPAWA et toute la population du Centre administratif et des villages environnants de Wamaza. Après nos civilités à l'autorité traditionnelle et administrative, en concertation avec le comité de la SOPAWA, un programme de rencontres durant notre séjour à Wamaza a été arrêté.

** Mercredi 04/10*

17h30 : Présentations réciproques autour d'un repas convivial de bienvenue avec l'équipe dirigeante de la SOPAWA et certains responsables des asbl membres de la plate forme.

** Jeudi 05/10*

09h00 : Rencontre officielle avec le comité de la SOPAWA et les autorités locales.

Réunion de travail avec la présentation d'un rapport d'activité détaillant les actions entreprises ces dernières années par l'association.

11h00 : Visite du futur aérodrome de Mbumbi en construction.

Les travaux de terrassement de la piste en terre de 1.200 mètres ont été pris en charge bénévolement par l'association, avec l'aide de toute la population. Les travaux de finition sont relativement peu importants. La Collectivité est en tractation avec les autorités provinciales responsables des voies aériennes pour obtenir l'agrément technique et l'autorisation d'exploiter, ce qui semble se heurter à une certaine inertie administrative.

14h00 : Rencontre avec les associations féminines.

La réunion s'est tenue dans la salle Paroissiale. Plus d'une vingtaine d'associations, de toutes obédiences philosophiques ou politiques, étaient au rendez-vous, soit plus de 70 personnes. Les déléguées ont présenté les objectifs de chaque association, les réalisations ainsi que les difficultés. Nous avons admiré la détermination, le courage de toutes ces « mamas » qui luttent ensemble pour que les choses changent et que les conditions de vie s'améliorent à Wamaza.



16h30 : Rencontre avec les autres associations locales dans la même salle.

La rencontre a été prétexte à débats auxquels plus de 90 personnes ont participé d'une manière active. Les multiples interventions ont toutes souligné l'importance de disposer de moyens de communication efficaces qui devraient donner un coup de fouet à l'économie locale (le désenclavement de la collectivité via le champ d'aviation est un thème récurrent).

** Vendredi 06/10*

09h00 : Excursion au « Mont Kaisu ».

La visite a commencé par une rencontre avec les chefs coutumiers gardiens de ce lieu considéré par eux comme sacré et, à ce titre, relativement protégé de toute exploitation humaine. Avant de commencer l'escalade il est recommandé d'offrir quelques offrandes aux ancêtres. Les études réalisées par le service d'hydrologie rurale du Maniema à Kasongo confirment que les sources du mont Kaisu peuvent, dans les conditions actuelles, alimenter tout le centre de Wamaza en eau potable.



14h00 : Différentes visites dans la Collectivité et ses environs (équipement, responsables).

** Samedi 07/10*

07h00 : Retour par la route à Kasongo pour reprendre l'avion vers Bukavu initialement prévu en fin d'après midi. Finalement l'avion n'arrivera que le dimanche 08/10 en début d'après-midi.

Analyse de la situation sur le terrain

Notre mission nous a permis de nous rendre compte des réalités sur le terrain, qu'elles constituent des potentialités ou des difficultés.

** Au plan politique*

La mission s'est déroulée en pleine campagne politique (élections provinciales et deuxième tour de la présidentielle). Les Congolais sont occupés à mettre en place des institutions démocratiques après une longue période de guerres infernales qui ont fait des millions de morts depuis 1996 et dont les traces physiques ne sont malheureusement pas prêtes de s'effacer. C'est un pays passablement ruiné qui, espérons-le, s'achemine petit à petit vers la fin d'une longue période de transition pénible.

Même s'il subsiste des tensions palpables entre les responsables de différentes tendances politiques, la population dans son ensemble aspire fortement, une fois les élections passées, à retrouver enfin la paix et la tranquillité, perçues comme des préalables sine qua non pour améliorer les conditions de vie dans la région. Il semble donc peu probable, sauf intervention extérieure, que des troubles puissent naître spontanément au sein même de cette population, quelle que soit l'issue du scrutin.

Il est aussi évident que chacun a à l'esprit que l'aide étrangère est conditionnée au respect du verdict démocratique et que chacun perçoit que cette aide est absolument déterminante pour faire redécoller le pays dans des conditions et des délais qui paraissent plus ou moins « acceptables ».

** Au plan sécuritaire*

D'après ce que nous avons pu constater, une paix relative règne sur toute la partie Est du Congo, sauf dans l'Ituri où subsisteraient encore quelques groupes armés selon la radio.

A Bukavu, les troupes pluriethniques de l'ONU maintiennent l'ordre en exerçant une surveillance serrée. Ils circulent ostensiblement sur terre, sur le lac et dans les airs, mettant en évidence leur supériorité technologique et logistique. Ils occupent chaque endroit stratégique (rond-point, aéroport, centre ville). L'armée congolaise, plus ou moins désœuvrée et manifestement privée de tout moyen logistique, est également visible mais à un degré moindre. La police circule apparemment sans déranger personne.

Lors de nos déplacements à Bukavu ou à Kasongo, nous n'avons jamais été contrôlés sauf dans le cadre de l'immigration aux frontières. Ce travail est réalisé sans tracasseries inutiles par des fonctionnaires de l'administration. En ce qui concerne la population, malgré de nombreux déplacements à pied directement à son contact, nous n'avons jamais ressenti une quelconque hostilité à notre égard.

La situation est encore différente à Wamaza où règne une réelle quiétude. Pendant notre séjour nous n'avons rencontré aucun militaire ni onusien, ni congolais. La collectivité, administrée uniquement par l'autorité coutumière, s'est entièrement prise en charge de façon autonome et cela semble parfaitement bien fonctionner. La population vaque librement à ses occupations, sans tracasseries et sans barrages militaires, à l'inverse de ce qui se passait en 1995 (période de Mobutu). Cette population chaleureuse et bon enfant, est également dotée

d'un sens de l'accueil remarquable en dépit des difficultés matérielles auxquelles elle doit faire face.

** Au plan socio économique*

Les années de guerre ont beaucoup affecté l'économie de la région et la vie sociale de la population sous toutes les facettes. Si à Bukavu, grâce à son statut de ville frontalière, on pressent actuellement un petit regain d'activité économique, à l'intérieur du pays par contre, la situation est catastrophique. La population rurale se compose à plus de 70 % de petits paysans vivant de la terre. Pendant toute la période de guerre, ceux-ci n'ont pas pu cultiver leur champ à cause de l'insécurité et des exactions. Nous avons été les témoins des récits des villageois obligés de se réfugier en brousse des semaines durant pour fuir les hordes successives des militaires et des mercenaires de tous bords.

La production vivrière a chuté et les rares exploitations qui pratiquaient des cultures dites « industrielles » (coton, café, banane, ...) ainsi que les petites unités de production qui en assuraient la commercialisation ont été démantelées. Actuellement, la région peut couvrir ses besoins en nourriture, sans plus. Ainsi, la petite usine de décorticage du coton (« la Cotonnière ») et l'unité de décorticage du riz n'existent plus. Les concessions ont été pillées et sont maintenant envahies par les hautes herbes. De nombreux artisans ont disparu, participant à la déstructuration du tissu économique.

La malnutrition ne semble pas sévir dans la région mais on doit sans doute au climat et à la richesse naturelle du sol que soit évitée une famine à grande échelle. En effet, par manque de matériel, de semences, d'engrais, ..., les familles n'ont d'autre choix que de pratiquer de façon assez précaire, une agriculture de subsistance sur brûlis essentiellement basée sur le riz, le maïs et le manioc. Les apports protéiniques et vitaminiques complémentaires résultent de la cueillette (fruits et plantes diverses), de l'élevage de quelques petits animaux domestiques (traditionnellement poulets, chèvres), d'un peu de chasse (sanglier, singe) et de la pisciculture qui s'est fortement développée dans la région (essentiellement axée sur l'élevage du tilapia).



Les maisons de Wamaza généralement construites en torchis, chaume et briques adobe se sont beaucoup détériorées durant et après les troubles par manque de moyens et de temps à consacrer à l'entretien mais aussi en raison de la rareté et du coût (de transport) des matériaux de construction moins éphémères. Les constructions qui doivent être recyclées tous les 5 ans environ, semblent avoir une participation dans le processus d'exode rural. Ces modes opératoires qui produisent des constructions relativement banalisées ne permettant de dégager

aucune plus-value à moyen terme, joints à un système foncier qui survalorise le collectif au détriment de l'individuel, entretiennent en tout cas un phénomène généralisé d'acculturation patrimoniale qui n'est pas propre à favoriser l'enracinement des populations en un lieu, bien au contraire, d'autant plus que ce lieu ne semble offrir que peu de perspectives d'évolution positive, du moins à court terme.

** Au plan infrastructurel*

La guerre seule n'explique pas toute la dégradation de la vie socio économique du monde rural au Maniema.

La région est enclavée depuis bien longtemps en raison de la détérioration du réseau routier qui n'a pas été entretenu sous Mobutu et surtout de l'arrêt du trafic ferroviaire Kindu - Kalemie en 1997³. A cela il faut ajouter que le transport fluvial sur le tronçon Kindu - Ubundu ne fonctionne plus depuis 1995 en raison du manque de matériel. *La région est donc nettement moins bien desservie actuellement qu'elle ne l'était au moment de l'indépendance.*



Nous pouvons témoigner qu'il est de fait extrêmement difficile de se déplacer vers le Maniema et à l'intérieur de cette province. Le manque de véhicules, la rareté et le coût du carburant, l'état déplorable du réseau routier rendent difficile tout déplacement. A part le diocèse, seules quelques ONG actives sur place disposent de véhicules en état de marche. Le carburant est hors de prix (3 à 4 \$ le litre) et n'est disponible que sur le marché parallèle étant donné le retrait de la région de toutes les compagnies pétrolières. Les déplacements de personnes ont donc un coût prohibitif. Ils se font dès lors exclusivement à vélo pour ceux qui en ont les moyens ou à pied pour le gros de la population. Autant dire que le transport des marchandises quand il n'est pas grevé de coûts insupportables, est lui aussi particulièrement pénible et compliqué, à moins qu'il ne soit simplement impossible sur de longues distances. De plus, ces déplacements mobilisent une énergie incroyable qui pourrait sans doute être utilisée plus efficacement.

³ Le pont de Nyemba qui avait été emporté par une crue de la rivière Lukuga en 1997 vient d'être réouvert à la circulation des trains en ce mois de décembre 2006. C'est sans doute une très bonne nouvelle qui va permettre de faciliter et surtout de rendre moins onéreux l'acheminement de marchandises entre le Maniema et l'Est (Lac Tanganyika et Tanzanie) ... pour autant que les efforts de maintenance et de modernisation du reste de la ligne (y compris vers Lubumbashi) se poursuivent.



L'avion petit ou moyen porteur est pour le moment la **seule alternative** pour des déplacements de personnes à longue ou moyenne distance ainsi que pour le transport de marchandises pondéreuses. Ce moyen de transport souffre néanmoins de plusieurs inconvénients :

- *Son insécurité* : toutes les compagnies opérant sur des destinations locales dans l'Est du Congo sont placées sur la « liste noire » de l'Union européenne (compagnies ne pouvant pas présenter de garanties quant à l'exploitation de leur flotte) ;
- *Son inorganisation et le caractère aléatoire de la desserte* : il n'existe aucune relation « fixe » entre les différents lieux desservis. Les rotations se font selon les opportunités et le bon vouloir des affréteurs. Ceux-ci travaillent en « amateurs » au coup par coup, sans aucune garantie pour le client ;
- *Son coût prohibitif* : environ 2\$ le Kg de marchandise transportée sur une moyenne distance (500 Km) ou 400 \$ un aller-retour pour 1 personne sur la même distance, ... en classe « sac de riz ».
- *Son bilan écologique et économique défavorable* : les avions, les équipages ainsi que le personnel et le matériel de maintenance sont allochtones et ne s'intègrent donc pas durablement aux circuits économiques locaux. Il s'agit en outre généralement d'appareils anciens, polluants, bruyants et énergivores, destinés à aller grossir, à terme, la masse des rebuts envahissant le continent africain.

Il faut cependant bien convenir que ces inconvénients paraissent « mineurs » aux yeux de la population locale pour laquelle les avantages immédiats du transport aérien semblent l'emporter en l'absence d'alternatives crédibles. On rappellera qu'il s'agit d'un système de transport dérégulé (donc souple), immédiatement disponible, qui a l'aura du modèle technologique occidental et qui nécessite relativement peu d'investissements compte tenu du faible niveau d'exigences actuel⁴.

En ce qui concerne les autres infrastructures de base (accès à l'eau potable et à l'énergie électrique, gestion des déchets et épuration des effluents, accès aux soins de santé), un constat s'impose : une très grande précarité ou tout simplement l'inexistence de tels équipements⁵, alimentant le ressentiment d'une population qui se considère comme laissée pour compte du développement.

⁴ En tout cas, ce niveau d'investissement – pour la piste notamment – paraît à la portée d'une collectivité telle que celle de Wamaza. Il n'en va pas de même par exemple pour l'adaptation du réseau routier, qui représente un investissement infiniment plus lourd et qui nécessite de surcroît l'intervention d'un niveau de pouvoir fédérateur des intérêts locaux, actuellement inexistant.

⁵ Selon la FAO, 0,11% à peine des ménages du Maniema avaient accès à l'électricité en 2001.

Conclusions

La précarité de la vie de la population rurale au Congo n'est plus à démontrer. Il faut bien reconnaître qu'à première vue, la région du Maniema n'offre à sa jeunesse que des perspectives d'avenir très limitées et peu réjouissantes comme nous l'ont confié divers interlocuteurs dont le principal souhait semblait être de trouver mieux ailleurs.

La province semble en effet cumuler les handicaps, en particulier dans les domaines socio-économique et infrastructurel. A Wamaza en particulier, les besoins sont criants que ce soit en termes de logement, d'adduction d'eau, d'électricité et d'assainissement. La situation sanitaire est médiocre et les médicaments de première nécessité manquent. Les dispensaires et centres de santé se trouvent dans un piteux état, sans matériel médical et ils sont manifestement incapables de faire face aux défis quotidiens ou plus spécifiques⁶. La région est totalement enclavée en raison de la pénurie de moyen de transport, ce qui maintient l'agriculture et les autres activités économiques à l'état embryonnaire, sans débouchés.

Malgré ces handicaps, on imagine sans mal que la région dispose d'un potentiel de développement énorme. L'agriculture pourrait être largement excédentaire et, en aval, une industrialisation raisonnée in situ du traitement et du conditionnement de certaines productions agro-alimentaires pourrait certainement se développer en générant des surplus intéressants au bénéfice de la population locale. L'élevage et la pisciculture peuvent sans problèmes compléter l'éventail des productions vivrières et assurer l'autonomie alimentaire complète de la Région.

Hormis la production agricole, selon les informations que nous avons pu glaner sur place, la collectivité dispose vraisemblablement sur le territoire qu'elle administre de ressources minières qu'elle a sagement décidé de ne pas exploiter actuellement, de peur de perdre son autonomie et les valeurs qui fondent sa cohésion sociale.

La région tire sa fierté de sa jeunesse et d'un enseignement qui, malgré les difficultés que l'on imagine en termes de fournitures élémentaires, d'encadrement et de surpopulation des classes, semble s'être toujours maintenu, du moins au niveau élémentaire, même parmi les plus défavorisés.

Enfin, on remarque un regain d'intérêt pour la vie locale à travers :

- une augmentation significative du nombre d'associations pour la défense des intérêts des habitants dans tous les domaines ;
- la volonté de la collectivité d'assumer la prise en charge de son destin en profitant de la démocratisation en cours.

Ce sont précisément ces valeurs qui font contrepoids aux forces qui tendraient à disloquer la collectivité et à provoquer un exode massif, notamment de la jeunesse, vers des centres urbains en apparence plus attractifs. La population loin de se laisser abattre, relève des défis et lutte pour sa survie et son maintien au pays.

⁶ Comme par exemple la prise en charge des personnes – en particulier les femmes – atteintes dans leur intégrité physique suite à la guerre.

Partant des différents contacts que nous avons pu nouer au cours de cette mission avec les personnes ressources locales et qui nous ont permis d'objectiver les besoins actuels, il nous semble possible de poursuivre dans la voie que nous nous étions tracée voici une dizaine d'années : développer dans la région du Maniema un programme de recherche-action s'appuyant sur le développement territorial et l'urbanisme. Le programme de recherche repose sur une idée maîtresse : « *l'amélioration des conditions de vie dans cette province peut freiner l'exode rural et contribuer à un développement endogène durable de la collectivité, ce qui pourrait en retour contribuer au développement soutenable des régions urbaines engorgées* ». Cela passe par l'amélioration de l'environnement, de l'habitat et des équipements, notamment les infrastructures techniques et des réseaux de communication.

Compte tenu des différentes facettes de ce projet, il ne peut s'agir ici que d'un programme multidisciplinaire et interfacultaire, qui devrait examiner les manières adéquates de mettre en valeur les atouts et les opportunités des territoires visés, tout en proposant des stratégies pour surmonter les faiblesses et les menaces qui pèsent sur son développement.

Concrètement et pour réaliser des actions d'intérêt communautaire à plus ou moins court terme, une plate-forme des associations locales représentatives de larges composantes de la société s'est créée.

Cette plate-forme a dressé un inventaire des projets actuellement identifiés comme prioritaires. Il s'agit de :

- finalisation de la piste d'atterrissage en terre et construction d'un petit bâtiment d'accueil ;
- captage et distribution d'eau par gravité à partir des sources du mont Kaisu,
- construction et mise en service de microcentrales hydroélectriques (sur 3 chutes à proximité de Wamaza).

Le programme de recherche serait amené dans un premier temps à évaluer la faisabilité et la valeur ajoutée de ces projets, au regard de l'économie locale, de la satisfaction immédiate et à plus long terme des besoins de la population ainsi que de leurs répercussions environnementales (soit les 3 « piliers » d'un développement soutenable). Dans un second temps, cette évaluation pourrait déboucher, le cas échéant, sur l'élaboration d'alternatives à soumettre aux différents intervenants dont la population en tant qu'usager privilégié. Enfin, le troisième volet du programme pourrait consister en un accompagnement technique de la mise en œuvre des projets retenus.

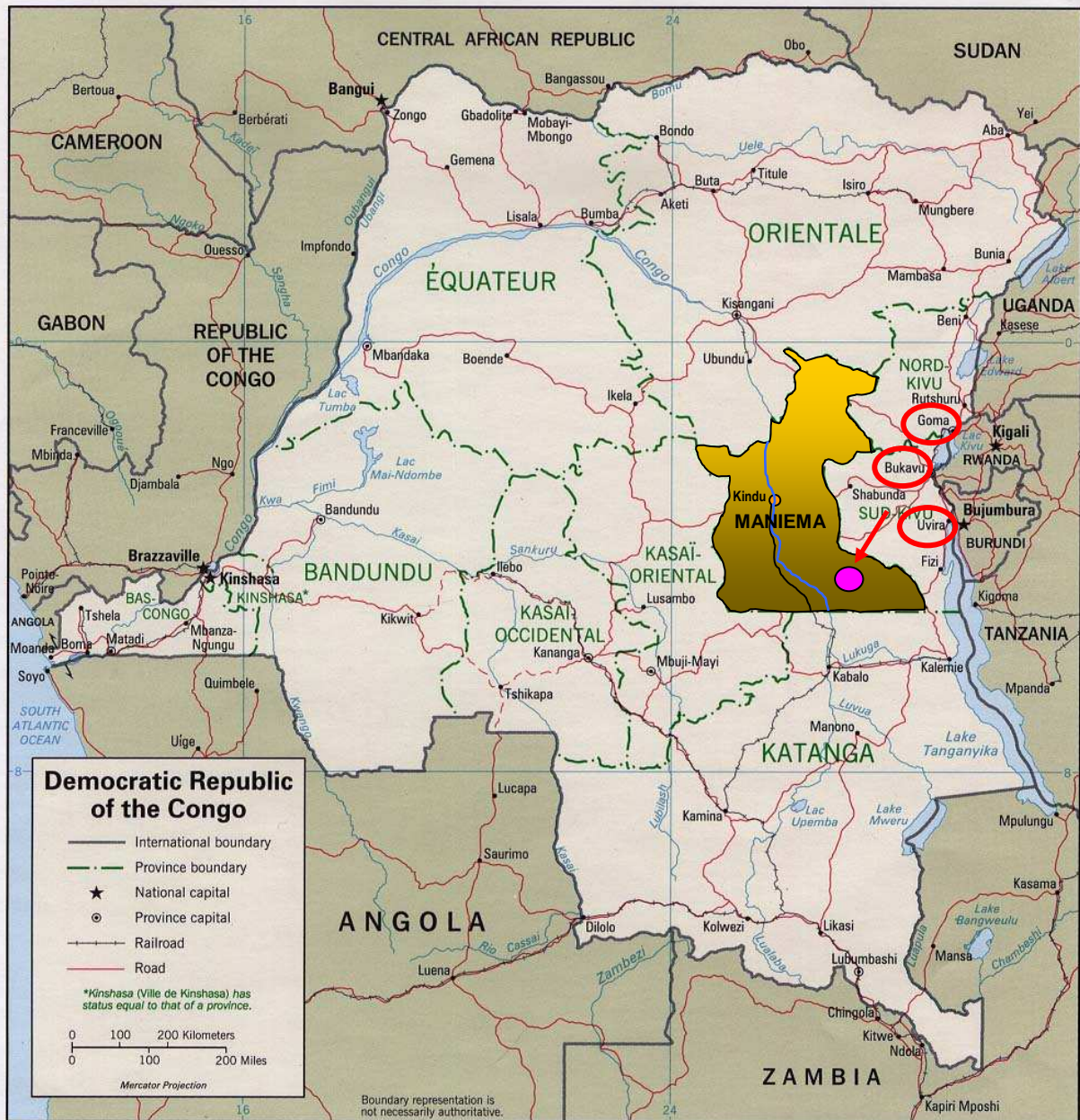
Au-delà, les actions de coopération avec les partenaires du sud, peuvent s'inscrire à deux niveaux :

1. Partenariat avec une ONG locale : nous avons identifié une ONG stable et organisée, la SOPAWA dont les principaux objectifs sont :
 - Définir une politique de développement social et économique, adaptée aux besoins de la population rurale, pour lutter contre la misère ;
 - Désenclaver la collectivité villageoise (routes, aérodrome, ...) ;
 - Mettre en œuvre et gérer les services de base que la population est en droit d'attendre pour fixer les gens au pays (santé, équipement de base, éducation).
2. Partenariat avec l'Université de Liège : trois institutions universitaires potentiellement intéressées par un tel partenariat ont été identifiées. Il s'agit de l'Université Catholique de

Bukavu (UCB), de l'Institut Supérieur de Développement Rural (ISDR) à Bukavu et l'Institut Universitaire de Kasongo (IUK) à Kasongo.

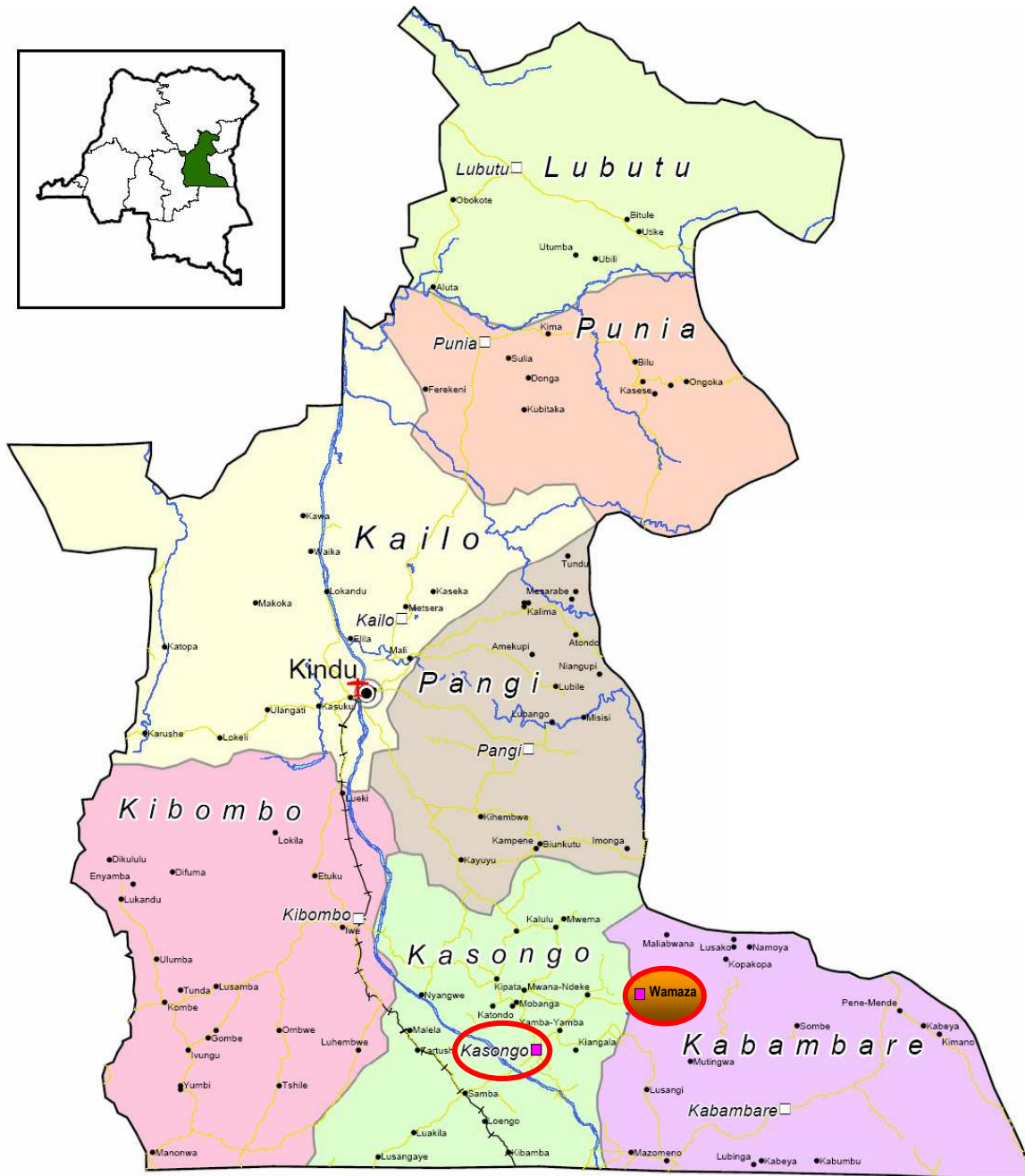
Dans le cadre de notre projet, il est possible de collaborer avec l'Institut Universitaire de Kasongo qui a une extension à WAMAZA.

L'IUK est membre de la SOPAWA. Mr. Abedi Mayanga Alphonse, Directeur de l'IUK nous a apporté une assistance réelle durant toute la mission. Il nous a accueilli à Kasongo et nous accompagné à Wamaza où il a participé d'une manière active à toutes nos rencontres. Ce choix est aussi motivé par les difficultés de communication entre Bukavu, Kasongo et Wamaza, un partenaire local étant intéressant pour suivre correctement le développement du projet sur place.



Base 802567 (R00758) 3-98

La République Démocratique du Congo et les « portes d'entrée » au Maniema



Kasongo, Wamaza et les « territoires » du Maniema (RDC)