

LA DEBROUILLARDISE DANS L'EVOLUTION SOCIO-ECONOMIQUE DU MANIEMA.

Par Zacharie KASONGO LUKONGO

Etudiant à l'institut universitaire d'études du développement à Genève.
Bukavu, 31 mai 2003.

1. Introduction.

La débrouillardise est une composante importante de la réalité socio-économique du Maniema. Cette province connaît en effet un grand dynamisme de la population dont la manifestation la plus spectaculaire est la débrouillardise de sa population jeune dans le petit commerce, l'extraction artisanale des minerais, l'agriculture et la création des associations locales de développement.

Analysant le phénomène de la prolifération des partis politiques dans l'ensemble du Congo, Gautier de VILLERS estime que « cette prolifération que l'on trouve dans la sphère des associations à caractère non politique : ONG, syndicats, mouvements des droits de l'homme...) manifeste l'importance du phénomène de l'entrepreneuriat... »¹. Cet entrepreneuriat est aujourd'hui réduit à la recherche de la survie dans le contexte de guerre.

Notre objectif est d'essayer de montrer comment les jeunes du Maniema ont développé les capacités de la débrouillardise à travers le temps dans l'évolution socio économique du Maniema. que je subdivise en trois périodes :

- De 1973 – 1988 Cette période part du premier choc pétrolier qu'a connu le monde et se termine par l'érection de la sous-région du Maniema en province autonome issue du découpage territorial de l'ancien Kivu.
- De 1988 – 1997 Le Maniema évolue comme entité provinciale jusqu'à la première de libération conduite par les forces de l'Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo/Zaire.
- De 1998-jusqu'à nos jours : C'est la deuxième guerre de libération conduite par le R.C.D..

1. Période de 1973-1988.

Avant de présenter la période de 1973 à 1988, il est intéressant de faire un petit survol de la période de 1965 à 1972.

En effet, dans la période comprise entre 1965 et 1972, le Congo a connu un boom économique imputable à la hausse des prix du cuivre sur le marché mondial.

Dans ce contexte, le Maniema connut la prospérité par le paiement de bons salaires dans l'administration publique et une grande rentabilité de l'industrie minière locale (or, cassitérite), du commerce des détails et des cultures de rente (palmeraies, caféiers,...).

¹ Gautiers de VILLERS en collaboration avec Jean OMESOMBO TSHONDA, *Zaire, la transition manquée, 1990-1997, Zaire, années 90*, vol. 7 n° 27-28-29, éd. L'Harmattan, Paris, 1998, p26.

La fin de cette embellie économique correspond à l'application de la politique de la « zaïrianisation » en 1973.

Néanmoins, cette mesure économique contre les règles du marché, permit de maintenir un certain bien-être économique pendant une courte période.

Au Maniema, des magasins et plantations appartenant pour la plupart aux commerçants pakistanais, hindous, grecs et belges furent confiés aux autochtones, comme ce fut le cas partout au Zaïre. Une bourgeoisie créée ex nihilo émergea vite au niveau local. Ainsi des commerçants connus comme KAZABEL avec des magasins qui portaient son nom partout dans le Maniema, SADALA AWAZI, avec magasin Zaïre, des plantations Mwananteba, Kithima appartenant à des leaders politiques nationaux faisaient la fierté de la contrée.

Le transport ferroviaire, terrestre, aérien et fluvial était encore plus facile. Et à Kindu, chef-lieu de la sous-région², les taxi voitures circulaient encore.

Dans tous les chefs lieux des territoires du Maniema, alors sous-région à cette époque, émergea une bourgeoisie locale.

1.1. Le trafic de l'ivoire et de l'or, base des activités de la débrouillardise des jeunes.

Le deuxième choc pétrolier de 1976 révéla l'ampleur de la crise économique du Zaïre déclenchée dès 1971 avec la chute du prix du cuivre et le premier choc pétrolier et aggravée par la faillite des bénéficiaires de la zaïrianisation. L'Etat zaïrois se trouva dans l'incapacité de payer les salaires des fonctionnaires. Les salaires du secteur public, premier employeur au Maniema, s'amenuisèrent tout en enregistrant de nombreux retards de paiement.

De cinquante zaïres (soit cent dollars américains) en 1967, le salaire mensuel d'un enseignant était de soixante-dix zaïres en 1976. Mais il ne représentait plus que l'équivalent de vingt-trois dollars américains et devenait hypothétique. ABSAM, un commerçant de Kasongo, a préféré se plonger dans le petit commerce de chapeaux sombrero (Mikeka) que de travailler dans l'enseignement après avoir décroché son diplôme d'Etat: « Je suis originaire de Kasongo, je suis né et grandi à Kasongo même.

Nous étions douze enfants dans notre famille. Mon père fut polygame. En 1978, j'ai décroché mon diplôme d'Etat ici à l'institut Mala. (...) Comme je n'avais pas d'appui pour continuer avec les études universitaires, car il n'y avait pas d'institut supérieur ni d'université ici chez nous comme c'est le cas actuellement, j'ai jugé utile de me lancer dans la débrouille, à bricoler la vie.

C'est ainsi qu'en janvier 1979, je suis parti à Kisangani avec des chapeaux « MIKEKA » que les mamans fabriquent ici à 18 km. Je me souviens très bien du nombre de chapeau que j'avais apportés à Kisangani. : c'était 125 chapeaux. A mon

² Des concepts de "zone, sous-région et région" sont des appellations des subdivisions administratives au moment où le pays s'appelait République du Zaïre. Ces appellations furent remplacées par "territoire s'agissant d'une subdivision administrative rurale ou commune dans une ville, district en lieu et place de la sous-région, province pour la région"

arrivée à Kisangani, tout était terminé la première semaine. J'ai alors acheté un ballot des friperies (chemises colle MAO) que j'ai ramené à Kasongo. J'ai vendu une partie des chemises et une autre partie j'ai échangé avec des chapeaux . Au cours du deuxième voyage, j'ai amené 250 « MIKEKA ». Mon trafic des chapeaux MIKEKA a bien progressé. J'ai constaté que je gagnais plus que tous mes collègues qui travaillaient dans l'enseignement.

C'est ainsi qu'en 1980, je me suis financé à ma première femme qui est actuellement à la maison et j'ai même acheté une parcelle ici à Kasongo au prix de 400 zaires, c'était beaucoup d'argent à l'époque, je vous jure PAPA Kasongo. J'ai continué avec mon commerce des Mikeka et en 1982, nous avons eu notre première fille. A cette même année, j'ai commencé la construction de ma maison ».

Les rayons des magasins des acquéreurs se vidèrent, les plantations de café et de palmier tombèrent en faillite, et le pouvoir d'achat de la population en proie au chômage se détériora.

Pour compenser le déficit de l'économie formelle, la jeunesse désœuvrée du Maniema eut recours à la débrouillardise et se lança dans l'exploitation artisanale et le commerce illégaux de l'or et de l'ivoire.

En 1976, les deux sociétés d'extraction minière (or et cassitérite) implantée au Maniema depuis l'époque coloniale (Symetain et Cobelmin) fusionnèrent pour créer la SOMINKI (Société Minière et Industrielle du Kivu).

Pour le gros des populations locales, les activités principales étaient essentiellement constituées par l'agriculture d'autoconsommation.

Néanmoins, le trafic de l'ivoire et de l'or se pratiquait déjà de façon clandestine par les jeunes dans l'ensemble de la province. Il était très développé dans les territoires de Kibombo et Punia à cause de la qualité de l'ivoire pour le premier et de l'or pour le second. Ces petits trafiquants étaient des intermédiaires locaux des gens venus de Kinshasa et qui opéraient parfois sous la couverture des hommes politiques de la région hautement placés dans la hiérarchie du pays. Dans cette débrouillardise du trafic de l'ivoire par exemple, des jeunes émergèrent tant à Kindu qu'à Kibombo, comme ce furent le cas de POYO ZUNDRE, Alexis KOMBA, Jeef, ONGAMBO, TOUT CASSE...

Cette ivoire était acheminée directement à Kinshasa par des avions militaires. Il était dissimulée dans des sacs de riz. Ces avions atterrirent régulièrement à Kindu pour venir s'approvisionner en riz pour les militaires.

A l'aéroport de Kindu, un accident d'avion militaire était survenu en 1979. Officiellement à la suite d'une charge excessive des produits vivriers, mais à vrai dire, le libumundunda³ était chargé de cargaison d'ivoire.


³ Appellation des avions militaires et qui signifie littéralement, le ventre gonflé ou plein.

Dans le territoire de Kabambare à Salamabila, bien qu'ayant abandonné l'exploitation de l'or, la SOMINKI laissa des gardes locaux . Ces derniers, parfois avec les membres de leurs familles, se livraient à l'exploitation frauduleuse de l'or dans ces concessions.

1.2. Le trafic des denrées alimentaires et produits manufacturés dans le train "Kambelembele"

Pendant la crise économique des années soixante-dix, la nécessité de survivre orienta également la débrouillardise de la jeunesse du Maniema vers l'agriculture. Des jeunes gens venus principalement des territoires de Kasongo et Kabambare émigrèrent vers le territoire de Kibombo, le long du chemin de fer à cause de la facilité que ce dernier offrait pour l'évacuation des produits agricoles vers des centres de consommation (Kindu, Kalemie, Lubumbashi, Mbuji-Mayi, Kananga,....).

Le petit commerce des jeunes gens dans le train communément appelés trafiquants s'était vite développé. Il dégénéra parfois en actes de banditisme et de vandalisme, à telle enseigne que voyager dans le train connu sous le nom de Kambelembele était un enfer. Un romancier congolais qualifia d'ailleurs à juste titre le train Kambelembele de "train de la mort".

Le témoignage ci-dessous du président de Kaunama⁴, un ancien trafiquant dans ce train donne une idée de l'ambiance qui y régnait : « C'est après l'obtention de mon diplôme d'Etat que j'ai commencé à me débrouiller comme trafiquant dans le train appelé chez nous train Kambelembele 

Je vendais du sel, du pétrole, des sacs vides en plastic, de la soude caustique, du sucre, des cahiers et des stylos et autres petits produits manufacturés. Nos marchés étaient les gares pendant les arrêts de trains.

Quand les habitants des villages le long du chemin de fer entendaient le sifflement du train entrant en gare, ils courraient pour s'approvisionner en produits manufacturés que nous apportions. Quand le train s'arrêtait, nous descendions avec nos articles pour les vendre. Nous les étalions par terre. A l'annonce du départ du train, nous emballions précipitamment nos articles et courions pour attraper le train. Mais si nous constatons que certains de nos camarades allaient rater le train, nous nous mettions à couper les boyau⁵x. Ce qui permettait non seulement aux collègues de monter, mais aussi de continuer à vendre leurs produits.

Dans chaque gare, il fallait descendre avant d'autres trafiquants afin d'attraper une place pour exposer sa marchandise, et cela avant l'arrêt complet du train. Nous courions comme des sprinters. Sur le parcours en allant vers Lubumbashi, nous vendions des denrées agricoles (arachide, huile de palme, riz, manioc, ...). En rentrant vers Kindu, nous écoulions les produits manufacturés (savon de lessive et de toilette, pétroles lampant, produits pharmaceutiques, sel sucre...). Nos produits étaient transportés dans le wagon marchandises. Nous payions la lettre de transport, mais une autre partie sinon la plus grande voyageait avec nous dans les wagons de

⁴ Association des transporteurs des vélos à Kasongo.

⁵ C'est une sorte de tuyau en plastic reliant les différents wagons formant une rame d'un train. Il forme le système de freinage du train par compression de l'air.

voyageurs sur des sièges au-dessus ou en-dessous de lits des passagers. Les voyageurs devaient se mettre sur les sacs et non sur les sièges.

Quand nous arrivions dans les grandes gares comme Samba, Kongolo ou Kabalo, nous croisions des contrôleurs appelés policiers de la KDL (compagnie des chemins de fer Kinshasa Dilolo Lubumbashi). Ceux-ci passaient dans les voitures de voyageurs pour faire descendre les sacs et autres colis qui encombraient les passagers et les mettaient dans leurs dépôts. Ils demandaient aux propriétaires de payer la lettre de transport et mettaient les sacs dans le wagon marchandises. Mais souvent, il m'arrivait de corrompre les policiers de la KDL. Quand ils arrivaient chez moi, ils laissaient mes bagages et allaient faire descendre ceux de mes collègues.

C'est à partir de Kamina que nous commençons à vendre nos produits viviers achetés dans la province du Maniema. Nous vendions du riz et des arachides dans des verres de table surnommé Kalemie ou 007. Souvent les produits se terminaient à Likasi et tous les sièges étaient vides quand nous arrivions à Lubumbashi. Nous faisons deux semaines dans le train sur 1 700 km à l'aller comme au retour. Nous nous reposons une semaine à Lubumbashi.

Au départ de Lubumbashi, chaque trafiquant squattait un compartiment dans une voiture de voyageurs afin d'y déposer ses colis. Et le voyageur qui s'aventurait à entrer dans le compartiment que j'avais squatté était soit battu, soit obligé de me payer un supplément du billet payé à la société pour que je lui donne une place assise. Je pouvais, après deux ou trois gares, le chasser et prendre un autre passager. Moi-même je pouvais ne pas payer le billet. Si je le voulais, je "coopérais" avec le chef train et ce dernier me considérait comme son protégé appelé "kalulu". Chaque contrôleur ou agent d'escorte du train avait ses protégés qui ne payaient pas de billet. Parfois quand le contrôle était sévère, nous montions sur les toits des wagons qu'on appelait « armstrong »⁶.

Un trafiquant pouvait apporter à sa femme (ses femmes) après un voyage l'équivalent du salaire annuel que gagnait un enseignant diplômé du secondaire.

KANDABYELA lui a préféré le trafic dans le train Kambembele que de passer son temps dans l'enseignement : « En 1979, j'avais décroché le diplôme d'Etat en section pédagogique, au collège St Henri. Faute de moyens financiers pour aller directement à l'université, je me suis engagé pendant quatre ans comme professeur à l'institut TUJENGE de WAMAZA, dans le territoire de Kabambare.

Découragé et frustré par le salaire minable que le régime mobutiste accordait aux fonctionnaires de l'Etat ; j'avais opté de faire le petit commerce dans le train. Ce petit commerce m'a permis d'avoir une maison dans la cité de Kasongo et de préparer mon mariage religieux ».

Le début des années quatre-vingts est marqué par le programme d'ajustement structurel avec ses graves retombées sociales.

Au niveau local, les premiers signes de mécontentement apparurent avec les grèves des enseignants et l'abandon du travail pour la plupart d'entre eux.

⁶ Entretien avec le président de l'association Kaunama de Kasongo., Kasongo. Mars 2002.

Les élèves abandonnèrent les bancs de l'école au profit de l'exploitation artisanale de l'or que le gouvernement central venait de libéraliser. Les fonctionnaires de l'Etat et les militaires mal payés connurent des arriérés de paiement de plusieurs mois. Ce fut la faillite totale des commerçants issus de la zaïrianisation et la naissance d'une nouvelle classe de petits commerçants qui profitèrent de l'exploitation artisanale de l'or. Ainsi, dans la ville de Kindu par exemple sur la rive droite, émergèrent des jeunes trafiquants comme Jeef MUKABA, Constantin et Baba MBILI.

Dans ce contexte de crise économique exacerbée, les femmes firent leur irruption dans le trafic ferroviaire, jusque là réservée aux hommes. Ce fut d'abord les femmes des militaires poussées par la nécessité d'arrondir des fins des mois très difficiles de leurs époux. Ces dernières bénéficiaient des titres de transport gratuits appelés "tickets réquisitoires"⁷

La femme détentrice d'un "ticket réquisitoire" d'une dizaine de personnes inscrites sur la feuille de route qui l'accompagnait, pouvait bien "s'arranger" avec des trafiquants qu'elle couvrait pendant les contrôles de tickets comme s'ils étaient ses membres de famille en mutation et de ce fait, ces derniers lui payaient la moitié du prix du billet dû à la compagnie.

Très vite, les épouses des soldats seront rejointes dans ce trafic par les femmes des travailleurs de la société de chemins de fer (entreprise publique) confrontées à la crise et bénéficiant des facilités du ticket de service offert par la compagnie à ses agents. De nombreuses femmes du peuple (jeunes filles, épouses et mères de familles) emboîteront le pas pour subvenir aux besoins de leurs ménages sans revenus.

Ces filles et femmes trafiquantes pouvaient également monter sur les toits des wagons afin d'échapper au contrôle. Ce mouvement de monter sur le toit des wagons était appelé « Apollo ou Armstrong ». Mais nombreuses d'entre elles se faisaient des concubines des contrôleurs ou des trafiquants et de cette manière elles pouvaient voyager librement.

L'entrée des femmes dans le trafic ferroviaire a eu pour conséquence la déstructuration de la famille et la dégradation du rôle et de l'image de "l'homme chef de famille". Ce dernier, désormais incapable de subvenir à l'entretien des siens, impuissant à gérer son propre ménage, perdit vite la considération des siens et donc l'estime de soi-même

Mais la débrouillardise des femmes à Kindu était déjà visible dans les petits commerces de denrées alimentaires sur le marché local. Celles qui vendaient par exemple du poisson fumé ou de la viande boucanée, elles avaient des clients fournisseurs qui venaient de la route de Kibombo, de Kasuku ou chez les Balanga. Les produits qu'elles vendaient variaient en fonction des saisons. Mais on avait remarqué une forme de professionnalisation du métier. C'est ainsi qu'on retrouvait des vendeuses de manioc séché qu'on appelait parfois avec mépris ONAMA⁸, de poissons frais du fleuve, de poissons fumés, de la viande boucanée ou fraîche, etc.

⁷ A chaque départ de train, toute garnison militaire des forces armées zaïroises bénéficiaient de cinquante billets gratuits pour le déplacement des militaires en mutation et de leurs familles. Ces billets, souvent, étaient livrés aux femmes des officiers qui s'en servaient dans le train pour faire le trafic.

⁸ Cette appellation est en rapport avec ONACER, Office National de Céréale créé vers les années 73-74 et qui s'occupaient de l'achat des céréales dans le pays. Mais les femmes et même les hommes qui vendaient du manioc

L'arrivée au Maniema des jeunes délinquants sans emploi appelés « Balado⁹ » en provenance de Kinshasa et leur internement éducatif dans l'ancien camp d'entraînement de l'infanterie à Lokando contribua également à renforcer l'esprit de la débrouillardise au sein de la jeunesse. Les nouveaux-venus initièrent la population à l'industrie artisanale du bois de menuiserie et dans la maçonnerie.

1.3. Les trafics des objets d'art ou les antiquaires.

Cette période vit apparaître également le trafic des objets d'art du Maniema. Les antiquaires sillonnaient la province du Maniema à la recherche d'objets d'art dont l'importance et le pouvoir « magique » étaient réputés. Les objets d'art de Basonge dans le Sud de la province furent littéralement pillés.

Dans la collectivité de Bakwange, territoire Kasongo, « Kabizanga », une œuvre d'art et le symbole du pouvoir du chef coutumier fut ramené aux U.S.A¹⁰.

Au Nord de la province, dans les territoires de Pangî constitué essentiellement des Barega, peuple habitant la forêt équatoriale et qui a su, au fur des âges, codifier les règles d'usage des coutumes et comportements individuel et social apte à favoriser la vie du clan à travers une corde, appelée la corde de la sagesse lega.

Peuple artiste de par la tradition, les objets d'art de Barega firent l'objet d'un commerce illicite à travers le temps. Ce qui permit de professionnaliser dans ce métier d'antiquaires des jeunes gens dont les plus connus sont Mbala et Horoscope à Kalima et Kokosomba à Kindu.

1.4. Apparition des fusils de calibre 12 et de cartouches et dans le trafic.

Dans la période d'ajustement structurel, la débrouillardise des populations du Maniema se déploya également dans le domaine de la chasse pour s'approvisionner en protéines animales et ce en dépit de la loi qui réglementait la chasse au Congo.

Le trafic des fusils de calibre 12 et des cartouches apparut avec un ressortissant du Maniema appelé KASAGANYA. Quoique interdit légalement, ce trafic se faisait avec la complicité des autorités locales.

Les fusils et cartouches étaient achetés à Pointe Noire, au Congo Brazzaville, et acheminés à Kindu par avion via Kinshasa. Sur place à Kindu, KASAGANYA recrutait des jeunes gens, porteurs et vendeurs, pour acheminer ces marchandises dans les milieux ruraux surtout dans les zones minières du territoire de Pangî. Cette marchandise était dissimulée dans des sacs et cartons de savons, des babouches, des vêtements, de sel...qu'il apportait de Kinshasa. Les fusils de calibre 12, très recherchés par les villageois, s'échangeaient avec de l'or. Ils constituaient un trésor pour la sécurité alimentaire de la famille ou du clan.

étaient méprisés. Mais en 1977, un enseignant de Kindu, LOMAME MOLISHO TOKONJO qui, pour nouer les deux bouts du mois, se rendait chaque jour à la rive droite avec son vélo était devenu populaire. Il s'est présenté comme candidat aux élections législatives et occupa la troisième place dans la ville de Kindu. Mais on estime qu'il avait remporté les élections par rapport aux poids lourds (KITHIMA BIN RAMAZANI, ELONGO ALIMASI) et que ces derniers l'auraient corrompus. Car après les élections, LOMAME circulait maintenant sur une motocyclette.

⁹ Balado est un chômeur de Kinshasa qui vit dans la débrouillardise.

¹⁰ Entretien avec le chef de collectivité a.i. de Bkawange, Kasongo, mars 2003.

Cette prolifération de fusils de chasse eut comme conséquence la diminution drastique d'une espèce de singe jaune appelé « Kolongo ».

Dans une région où l'élevage du gros bétail est quasiment méconnu et où l'élevage du petit bétail est considéré comme une activité de prestige, il n'était pas étonnant de voir la population s'adonner à la chasse avec frénésie.

1.5. Métissage culturel et transformation des stratégies des populations riveraines du rail sous l'impulsion des populations du Sud-Est du Maniema.

Les activités agricoles commencées pendant la période précédant l'ajustement structurel, le long du chemin de fer, s'intensifièrent à cause de l'immigration continue des jeunes gens venus des territoires de Kasongo et de Kabambare. Ces nouveaux venus apprirent aux populations autochtones (les Kusu) à pratiquer l'agriculture sur de grandes étendues.

Les hommes venus de Kasongo et de Kabambare avaient des harems. Ils utilisèrent la force physique de leurs nombreuses épouses pour les travaux champêtres. Car selon les mœurs de la partie Sud-Est du Maniema, un homme qui a une seule femme est considéré comme un célibataire (mwanamuke moja ni bugani). Le président de l'Union des Commerçants de Kasongo raconte « J'ai épousé ma deuxième femme en 1985 même si je suis chrétien catholique. Vous savez ici chez nous même les prêtres ont des femmes. Mais la raison pour laquelle j'ai épousé une deuxième femme c'était le manque d'encadrement des membres de famille par ma première femme¹¹ ».

Ces femmes, après avoir cultivé, confiaient les produits de leurs récoltes à leurs maris qui les amenaient soit au Shaba, soit au Kasai. Et de là, après la vente, ils apportaient des étoffes pour récompenser leurs épouses. Avec le reste de l'argent issu de la vente de produits agricoles, le mari entamait un petit commerce au profit de toute la famille.

Chaque gare, le long du chemin de fer dans le Maniema, avait sa spécificité. La gare de Samba, carrefour du chemin de fer et de la voie terrestre entre le Kasai, le Katanga et le Maniema, était spécialisée dans la production artisanale de paniers en rotin ou en osier et des produits agricoles ; Lubao et Malela, du maïs ; Likéri, Nganze, kiyungi l'arachide ; Kibombo les produits de braconnage et de la pêche (viande boucanée et poisson fumé) ; Lowe, la banane plantain ; Lweki, les ananas et les oranges. Les jeunes trafiquants dans les trains immortalisèrent ces endroits dans une chanson qu'ils avaient dédiée à l'un de leurs collègues surnommé IDI AMIN, de son vrai nom SHADARI, tué par un chef d'escorte militaire surnommé KANDOLOBE dans le train à Malela.

C'est grâce à ce métissage culturel et au mariage mixte qui s'en suivit entre les gens venus des territoires de Kasongo et de Kabambare et les autochtones que la culture de grandes étendues de terre se développa en territoire de Kibombo. Grâce à la vente des produits des champs, des jeunes originaires de ce territoire émergèrent.

¹¹ Entretien avec le président de l'Union de Commerçants de Kasongo, Kasongo, mars 2003.

Ce fut le cas d'un jeune de Likéri appelé Stany mais connu sous le nom de Papa WEMBA¹².

Les milieux aurifères des territoires de Pangi et de Punia connurent également la ruée des ressortissants de Kasongo (les Nonda¹³ et les Kasenga¹⁴). Ces derniers à cause de leur mobilité et de leur esprit mercantile hérités des arabes depuis le 19^{ème} siècle s'adonnèrent à l'exploitation artisanale de l'or et tinrent la totalité des commerces dans ces territoires. D'aucuns les ont considérés comme les Juifs du Maniema.

1.6. Le retour au petit commerce des produits de la chasse et des denrées agricoles.

Dans le Sud-Ouest du Maniema, la chute du prix de l'ivoire sur le marché, à cause de l'interdiction de l'abattage des éléphants par la communauté internationale, fit revenir les petits trafiquants de cette région à leurs activités d'antan. C'est-à-dire le petit commerce des produits de la chasse (braconnage) et de la pêche.

Située à la lisière de la forêt équatoriale et de la savane herbeuse du Sud du Congo, la contrée était très giboyeuse et poissonneuse. La chasse y était pratiquée presque toute l'année (chasse au fusil, chasse au filet, des pièges surtout pendant la saison des pluies).

Trois types de pêche se pratiquaient également selon les saisons :

- A la saison de « lolonge » appelée également Mpombo ou Kabalibali (de février au mois d'avril ou mai pendant la grande saison des pluies), on pratiquait la pêche à la nasse (Eleka).
- A la saison sèche, les populations s'adonnaient soit à la pêche par empoisonnement connue sous les noms de « Ondjoké », « Bubaka », « Butupa » ou encore « Kesanda » et cela avec des conséquences néfastes sur les écosystèmes du fait des produits utilisés. Elle s'employait également à la pêche aux marigots appelée « etoka » ou « Kusenga »

Le fumage était l'unique mode de conservation de ces produits. Ils étaient soit directement acheminés vers Mbujimayi à vélos. Soit achetés sur place par les Basonge venant du Kasai..

Pour éviter de vendre les produits de leurs activités aux Basonge qui les achetaient à bas prix, les jeunes chasseurs et/ou pêcheurs les confiaient à un jeune trafiquant du village qui se rendait au Kasai. Ce trafiquant collectait les poissons ou la viande de plusieurs villages. Il recevait également des commandes de certains produits manufacturés de la part des propriétaires de ces articles. Souvent, il payait ses fournisseurs à son retour du Kasai.

Une fois les produits collectés, le trafiquant recourait aux services des jeunes pour l'aider à transporter la marchandise de son village jusqu'à Lubao, dans le Kasai oriental où il pouvait prendre un véhicule et se rendre à Mbujimayi. Pour cela, il usait

¹² Commerçant de Kindu.

¹³ Ethnie du Sud Maniema dans le territoire de Kasongo.

¹⁴ Ethnie du Sud Maniema dans le territoire de Kasongo.

de ses propres vélos ou en prenait en location. Ces jeunes étaient obligés de l'attendre à Lubao jusqu'à son retour. De Mbujimayi, il apportait des produits manufacturés comme des vêtements, des piles, du sel, du savon, etc. Le transport des marchandises par la voie terrestre était pénible faute de routes et de véhicules.

Dans la partie Nord du Maniema (zones de Punia et Lubutu), les activités de la débrouillardise des jeunes s'exerçaient essentiellement dans l'exploitation artisanale des minerais, le petit commerce et la chasse. Tellement la population se donnait très peu à l'agriculture, le chef lieu de la zone de Punia était approvisionné en vivres (riz, maïs, arachides, farine, poissons salés, etc.) par Kisangani. La répugnance des jeunes aux activités agricoles dans le Nord se fondait sur la facilité de se procurer de l'argent dans l'exploitation des minerais d'or et de diamant. Un jour, un jeune de Punia me déclarait « je ne peux pas cultiver, car si je cultive je ne peux pas récolter le même jour, mais si je creuse de l'or, je ne peux pas manquer de quoi manger ce jour là »¹⁵.

2. Période d'août 1988 à mai 1997.

En 1988, la région du Kivu fut l'objet d'un découpage territorial. Les anciennes sous-régions du Nord-Kivu, Sud-Kivu et du Maniema furent érigées en provinces. Les zones rurales à l'intérieur de chaque province devinrent des territoires ruraux, tandis que les zones urbaines s'appelaient de communes urbaines.

C'est dans ce nouveau contexte politco-administratif, que les nouvelles provinciales arrêtaient des mesures pour sécuriser les voyageurs du chemin de fer. Ce qui eut pour conséquence de diminuer fortement le nombre de petits trafiquants dans les trains. Le train Kambelebele ne pouvait entrer la nuit à Kindu. Des militaires venus de Lubumbashi escortaient les trains jusqu'à Kindu pour y maintenir la sécurité.

Les petits trafiquants qui avaient décidé à continuer avec le trafic ont commencé à payer leurs tickets et se sont lancés dans le commerce de l'huile de palme, produit très recherché au Shaba (Katanga).

L'huile était achetée auprès de petits producteurs locaux surnommés des Katangais¹⁶, à Kindu, à la gare de 37 km (ELUNDU), à Kibombo et à Malela. Ils la transportaient dans des sachets en plastique dur qu'on appelait "kafindondo". Mais de nombreux trafiquants allaient acheter de l'huile en aval du fleuve à Elila, Ile Mbije, Pemberiba ou à Kowe.

Par manque de moyen de transport entre Kindu et Ubundu sur le fleuve Congo, les trafiquants ont usé de leur ingéniosité. C'est ainsi que pour se rendre en aval du fleuve, ils attachaient des fûts vides sur des radeaux faits des bambous et montaient dessus en se laissant traîner par le courant d'eau sur une distance de 200 km environ..

Une fois les fûts remplis d'huile, ils recouraient aux services des payeurs pour remonter le fleuve jusqu'à Kindu. L'utilisation des radeaux inspira le Directeur de l'institut supérieur de développement rural de Kindu à suggérer au cours des

¹⁵ Entretien avec MAZARIN, élève de la 5^{ème} année pédagogique à l'institut Mbegu à Punia, 1985-1986

¹⁶ Coupeurs des noix des palmes. C'est un pidgin issu du swahili « Bakatangazi »

journées scientifiques de l'ISDR Kindu en 1994, l'étude approfondie de ce mode de transport et la manière de le rentabiliser.

2.1. L'ouverture du Maniema vers l'Est et l'arrivée des commerçants NANDE et BASHI.

D'un point de vue économique, l'érection de la sous-région du Maniema en province autonome a eu entre autres pour conséquence l'ouverture de cette province vers l'Est et l'arrivée des commerçants Nande du Nord Kivu et des petits trafiquants Bashi du Sud-Kivu au Maniema.

Les Nande se limitèrent dans la ville de Kindu, tandis que les Bashi occupèrent des territoires miniers de Pang'i et Punia. La colonie Bashi de Kampene fut importante et constitua l'embryon de la mutualité des commerçants Bashi du Sud-Kivu (BAKANA) qu'on trouve dans la ville de Kindu.

Ces jeunes, pour s'intégrer dans les milieux, épousèrent des filles des villages et par ce biais, ils accédaient facilement aux minerais qu'ils étaient venus chercher et purent se soustraire aux tracasseries coutumières pendant la période initiatique des jeunes ou le passage de Kimbilikiti¹⁷.

D'autres jeunes Bashi venus de la région du Sud Kivu se firent engager comme des boulonneurs¹⁸ dans des mines d'or de Kitamuna.

On comprend bien que les membres de l'association BAKANA ont su développer une stratégie matrimoniale contribuant à construire des réseaux des relations rendant possible la participation et l'intégration à la vie du village et l'acquisition des minerais dont ils avaient besoin.

L'importance commerciale des trafiquants Bashi dans les zones minières phagocytées la renommée des commerçants Benyanonda et les Benyakasenga dans le territoire de Pang'i (Kampene et Kalima) et fit émerger, par solidarité, le jeune NDUSHA que les Bashi considéraient comme leur leader à Kindu.

2.2. De l'éclosion du mouvement associatif au blocage des locomotives et des wagons de train au Katanga et la montée des activités de la débrouillardise au Maniema.

Cette période correspond avec les travaux préparatoires de la conférence nationale dans les régions. Au Maniema le mouvement associatif prit naissance avec l'implantation du Conseil Régional des Organisations Non-Gouvernementales à Kindu (CRONGD). Ce qui constitua une incitation à prendre les initiatives locales de développement. La plupart de ces associations étaient créées par opportunisme pour participer aux travaux de la conférence nationale et par souci de capter de l'argent que le PNUD et des donateurs extérieurs pouvaient apporter.

¹⁷ C'est l'initiation ou la circoncision. Pendant cette période, c'est Kimbilikiti ou l'esprit qui est l'autorité suprême. Il a le droit de vie et de mort sur les individus. Il peut interdire toute activité dans la région où se passe l'initiation.

¹⁸ Un boulonneur est un orpailleur qui creuse et travaille pour le compte d'un propriétaire du carré ou de la concession.

Le clivage politique sur le plan national entre l'opposition radicale animée par Etienne Tshisekedi et la mouvance présidentielle de Mobutu entraîna des conséquences fâcheuses en provinces. Dont, par exemple, l'expulsion des ressortissants du Kasai de la province du Katanga.

Politiquement, la population du Maniema ne se laissa pas entraînée par la haine ethnique. Cela grâce à la vigilance de la société civile et au concours des étudiants : Toutefois, le gouverneur OMARI LEA SISI, partisan de Mobutu, réussit à expulser des magistrats originaires du Kasai. Ce qui frappa de paralysie les instances judiciaires locales et dont les conséquences sont encore remarquables jusqu'à nos jours. L'importance des associations des droits de l'Homme s'en trouva accrue.

Sur le plan économique, la politique ethnique et régionaliste du gouverneur du Katanga fut caractérisée par une volonté de gêner les économies des provinces voisines. La confiscation des locomotives et wagons desservant les lignes Kindu-Kalemie et Kindu-Lubumbashi asphyxia le marché économique du Maniema.

Par ailleurs le Kwashiokor qu'on avait surnommé " Bazungu ya Tshisekedi" ¹⁹ fit des ravages parmi les enfants et la population adulte surtout chez les militaires et les travailleurs de la société nationale des chemins de fer du Zaïre. Les habitants de Kindu commencèrent à cultiver des jardins potagers dans leurs parcelles. Le manque de moyen de transport sur le fleuve vers Kisangani et dans les territoires le long du chemin de fer fit ressurgir des pirogues à rame et les vélos comme moyen de déplacement. Il consolida l'association des payeurs.

De petits commerçants débrouillards de la ville de Kindu s'organisèrent aussi en une association appelée Association des Commerçants de Kindu (ACK) avec comme centre de ravitaillement Kinshasa. Une autre association des commerçants de Kindu appelée Association des Commerçants du Maniema (ASCOM) fut créée avec Bukavu à l'Est comme centre d'approvisionnement.

La structuration de la société civile à Kindu, après les travaux de la conférence nationale souveraine, donna l'élan de la création des associations locales de développement. Cet élan continua jusqu'à la première guerre déclenchée par l'AFDL jusqu'à la chute de Kinshasa en mai 1997.

3. La période de 1998 à nos jours.

Les activités de la débrouillardise entamées depuis longtemps au Maniema s'est accentuée en cette période de déconfiture et de la démission de l'Etat congolais devant ses responsabilités.

Alisthon²⁰ explique : « L'avènement de la deuxième guerre dite de libération (1998) n'a pas favorisé l'essor des activités agricoles. La grande partie du territoire considéré comme peuplée des grands producteurs de Kasongo a été le théâtre des affrontements entre les Maïmaï et les militaires du RCD. Ces affrontements ne

¹⁹ Les Blancs de Tshisekedi. Le gouverneur et le comité politique du MPR à Kindu attribuèrent la cause de cette asphyxie de l'économie du Maniema à Tshisekedi. LA peau des individus atteints de Kwashiokor change et devient comme celles des brunes, on les appelle alors des blancs.

²⁰ Entretien avec Alisthon à Kasongo, Kasongo, mars 2003.

permettaient pas aux paysans de faire des champs, car n'étant pas sûr du lendemain. Ils se sont alors rabattus dans les cultures d'autosubsistance qui sont parfois défrichées par les bandes armées.

Souvent les paysans adoptent des attitudes de fuite, ils sont obligés de quitter leurs villages et se réfugier dans des endroits jugés en sécurité, loin de leurs champs.

Parlant du petit commerce dans le territoire de Kasongo, Alisthon décrit :

« En cette période de guerre, on assiste à une sorte de blocage du petit commerce quoi qu'un peu développé depuis la prise du pouvoir par KABILA le père, car toutes les couches sociales s'y adonnent. Ce blocage est le résultat de manque de moyens de transport.

Le transport aérien dont on se sert pour évacuer les produits est excessivement cher et ne profite pas aux petits commerçants ».

C'est dans ces conditions que les populations de cette contrée se démènent pour survivre en se déplaçant à pied, à vélo, par pirogue à rame ou dans des avions cargo antonov soit à Bukavu et à Goma ou à Kalemie pour le petit commerce.

3.1. La naissance d'une idée : la création d'une association.

A Kasongo par exemple, le vélo, la pirogue à rame et le pied sont devenus les moyens de transport à la portée de la majorité de la population. Cet extrait de la lettre de Kikoko Mutipula à sa sœur Bi ZAINABO en Belgique montre bien l'importance accordée au vélo dans le transport: « Nasema ivi : Unisaidiye hata na 50 \$ niuze kinga, puisque uku tunaishi à partir ya Kinga. Kama uko na kinga (vélo) utaona afazali juu ya transport na ni maisha mbaya yenye tuko tunaishi uku, kama ukatuona vrement utalia saana »²¹ (Je dis ceci : veuillez m'aider ne fût-ce qu'avec cinquante dollars américains pour que je m'achète un vélo, puisque ici chez nous, nous vivons à partir (grâce) du vélo. Si quelqu'un a un vélo, il aura des facilités surtout pour le transport et c'est une vie très difficile (mauvaise), si vous nous voyiez, vraiment vous pleureriez beaucoup).

L'idée de la création de l'association des transporteurs par vélo est venue à partir de la guerre mais les commerçants venant de Bukavu recouraient aux services des jeunes gens propriétaires des vélos pour les aider dans le transport de leurs marchandises. On les appelait des convoyeurs ; SUMASAMBA, un ancien convoyeur raconte « Quand je travaillais comme KAUNAMA, il n' y avait pas d'association. C'est par exemple quand les SHI venaient de Bukavu, ils recrutaient des gens, par exemple 15 personnes à qui ils donnaient des arachides qu'ils transportaient à Kindu et de Kindu, ils apportaient les marchandises. En plus ici à Kasongo, il n' y avait pas d'avion ; les avions atterraient à SALAMABILA ²²».

C'est à partir de la deuxième guerre que les membres se sont retrouvés pour constituer une association. Monsieur Feruzi, le président des Kaunama explique: « Nous nous sommes retrouvés dans une situation d'enclavement total pendant la guerre. Il n'y avait ni train, ni véhicule, ni avion ici chez nous à Kasongo. Des produits

²¹ KASONGO, Z., *Journal des vacances au Sud Maniema*, mars 2002, inéd., Genève, octobre 2002.

²² Entretien avec Sumaili MASAMBA, Kasongo, mars 2003.

comme du sel, le savon et autres devenaient très rares, nous nous sommes alors décidés à nous rendre avec nos vélos à Kalemie chercher du sel. C'était en 1998²³. Le voyage n'était pas facile ; il nous fallait pousser le vélo sur les rails et c'est sur une distance de 90 km avec des bagages parfois de plus de 100 kg. Nous mettions trois à cinq jours en route à l'aller et plus d'une semaine au retour à cause des charges que nous transportions. Nous rencontrions beaucoup de difficultés notamment le ravissement des vélos et des marchandises par des militaires, des maï-maï et des interhamwe.

Nous ne parcourions pas seulement l'axe Kasongo Kalemie, mais aussi Kasongo Bukavu, Kasongo Mbujimayi dans le Kasaï oriental. Nous avons connu aussi des cas d'assassinat de certains de nos camarades qui refusaient d'obtempérer aux ordres des militaires ou de maï-maï. D'autres sont morts à cause du poids lourd qu'ils transportaient ; on peut citer à titre illustratif les cas de Bushiri Abdulu mort sur la route Kasongo Kalemie, Deo de Kauta, tué à 8km de Mbujimayi, Bwanaidi tué à 82 km sur l'axe Bukavu pour avoir refusé avec son vélo, le pasteur de l'église NENO tué à LUMUNA. KUKUTA tué à Kindu, Yahvé tué à Kongolo par le commandant Emille et Alimasi tué à Kongolo par le même commandant »²⁴.

3.2. Fonctionnement des associations des commerçants et vie de petits débrouillards du Maniema en dehors de leur province.

Les petits commerçants du Maniema en général et de Kasongo en particulier ont trouvé un mode de fonctionnement simple qui leur permet d'organiser leurs activités. Ces associations jouent aussi le rôle de poste. Dans chaque siège de l'association il existe des étagères avec des compartiments ou boîtes postales sans numéro, mais avec les lieux de destination (Shabunda, Bukavu, Goma,...). Toute personne qui voudrait envoyer une lettre vient la déposer sur la case du lieu de destination. Le jour du vol en destination de ce lieu, toutes les lettres sont empaquetées dans un sac par le « facteur ». Au lieu de la destination, le sac de courrier est déballé et le responsable appelle chaque destinataire qui vient chercher sa lettre. Pour avoir les marchandises, ils envoient les francs congolais ou les dollars américains à Bukavu ou à Goma. Chaque commerçant fait une réquisition en fonction du montant dont il dispose. L'argent de tous ces commerçants et leurs réquisitions sont rassemblés au niveau de l'association. Ces réquisitions et les colis valeurs²⁵ sont envoyés au piquet²⁶ à Bukavu ou à Goma. C'est le piquet qui fait les achats après la réception de l'argent et colis valeurs (C.V.) et renvoie les marchandises à Kasongo ou à Kindu. Quand le piquet envoie les marchandises, c'est l'agence qui se charge du transport de l'aérodrome à Kasongo ou de l'aéroport de Kindu au centre ville.

A l'arrivée des marchandises à Kasongo ou en ville de Kindu, le président de l'association ou son délégué retire les marchandises de son groupe. Après le retrait, chaque sous-groupe procède à la distribution à ses membres. Et chaque membre fixe le prix en fonction des coûts engagés et du taux de dollar.

²³ Kalemie est située à plus de 800 km de Kasongo dans la province du Katanga, Mbujimayi à 1200 km, Bukavu à 600 km.

²⁴ KASONGO, Z., Journal des vacances au Sud Maniema mars 2002, inéd., Genève, Octobre 2002.

²⁵ Un colis valeur est soit de l'argent, soit des minerais envoyés à Bukavu ou à Goma pour la vente.

²⁶ Un piquet est un membre de l'association choisi par ses pairs qui se rend à Bukavu ou à Goma pour une durée de trois mois. Il est chargé d'acheter les marchandises pour le compte des autres membres et de les envoyer au lieu de destination.

Pour faire vivre le piquet à Bukavu ou à Goma, les commerçants de Kasongo s'organisent différemment de ceux de Kindu. En effet, le piquet est pris en charge par le groupe. A son départ à Bukavu ou à Goma, l'association lui confie une charge des vivres (sac de riz, huile de palme, courge, arachide...) Et chaque semaine l'association lui envoie des vivres et de l'argent.

Pour trouver cet argent, l'association procède de cette manière : Quand un membre fait sa réquisition, il dépose de l'argent à l'association. S'il envoie par exemple 100 \$, l'association retire 2% de cette somme pour son compte. Les 75 % de la totalité hebdomadaire des expéditions d'argent sont envoyés au piquet à Bukavu et les 25 % restent à Kasongo pour le fonctionnement de l'association (communication phonique, manutentions des marchandises).

Les jeunes débrouillards de Kindu ont pour Goma leur principal centre d'approvisionnement. Dans ce milieu, ils louent des gîtes et se cotisent pour assurer le menger. En outre le système de piquet n'est pas très développé. Chaque petit commerçant de Kindu peut venir à Goma pour s'acheter des marchandises.

L'association ou les associations de commerçants de Kasongo sont constituées pour la circonstance de la guerre. Mais leur viabilité ne semble pas être assurée à cause des rivalités internes et la recherche du pouvoir et le leadership ethnique. Ces commerçants, par le système d'expédition d'agent à Bukavu ou à Goma, dépouillent les milieux ruraux du Maniema de peu de billets de banque en circulation. Ces milieux ne sont plus approvisionnés en billets de banque ; ce qui crée une abondance apparente d'articles de consommation dans la plupart des boutiques, mais ces articles ne sont pas achetés par les populations démunies.

Conclusion.

On comprend que les populations du Maniema ont développé des mécanismes de survie très étonnants pour continuer à se maintenir en vie en cette période de guerre. Elles ont rejoint le secteur informel ; elles se débrouillent, obligées qu'elles sont pour se tirer d'une situation difficile. Elles appliquent à leur manière l'adage populaire selon lequel « le manque de moyens est un moyen ».

En effet, la pénurie de biens essentiels est compensée par la créativité des gens qui inventent une variété infinie de produits de substitution. Par exemple les ménages adoptent de nouveaux comportements alimentaires en augmentant leur consommation de légumineuses. Les jeunes se mettent ensemble dans le cadre des associations de développement et/ou des commerçants pour approvisionner en produits de premières nécessités les villages. Ces jeunes comprennent qu'il faudrait des coalitions pour servir de cadre aux acteurs afin de remplir les tâches qu'un acteur isolé serait incapable de réaliser en cette situation de guerre. Les associations en réseaux par exemple constituent un front en vue d'exercer une emprise sur l'action de l'environnement. Les femmes musulmanes, longtemps restées dans les harems sortent de leurs voiles et participent activement et publiquement dans les associations de développement et des activités de survie. Comme nous démontre Alisthon : « (...) Ce qui est de neuf dans le milieu de Kasongo au point de vue culturel c'est le fait que beaucoup de familles musulmanes s'adonnent à cœur joie à faire étudier leurs filles, l'émergence des filles-femmes

dans la prostitution. La plupart de familles se plongent dans le commerce par le biais des épouses, jadis chose infaisable ; surtout chez les musulmans²⁷ ».

Le mécanicien Hero John par exemple actionne un moteur de marque diesel en substituant du gasoil à l'huile de palme. Par manque de savon de lessive, les femmes fabriquent du savon à base de cendre d'épluchures de bananes ou de certains arbres et d'huile de palme (kibabola). L'huile de palme sert également de gasoil pour allumer des mèches afin d'éclairer les cases . Faute d'ardoise ou de cahier, les enfants utilisent des morceaux de planches de bois pour écrire.

L'énergie physique, la matière disponible et la créativité constituent les principales ressources dont disposent ces populations et qu'elles investissent dans différentes activités de la débrouillardise. Ces facteurs de travail fondent une dynamique positive qui se situe à la croisée des concepts de l'économie portant sur la productivité, l'efficacité et la profitabilité à n'importe quel prix et les valeurs de solidarité propres aux intéressés.

La débrouillardise n'est pas un phénomène nouveau dans la mentalité des populations du Maniema.

Abandonnée à elle-même par le pouvoir central, cette population a su se maintenir grâce à son esprit créatif et inventif. En dépit des difficultés qui émaillent son existence, elle est restée résiliente, c'est-à-dire capable de supporter et de vivre les situations difficiles et de refaire leur vie.

Cette capacité de résilience peut être exploitée pour la reconstruction de la province.

²⁷ Entretien avec ALISTHON, Kasongo, mars 2003.