

VOYAGE

De Mbujimayi à Mweneditu

Déborah Kabuya

*De Mweneditu je garde le
souvenir des bons plats chauds
servis...*

03 Juin 2021

CHRONIQUE



C'est peu avant treize heures que nous quittons Mbujimayi, coincés à sept dans une Land Cruiser n'ayant que cinq sièges. Direction : Mweneditu, dans la province de Lomami, situé à 132 kilomètres.

Lors de mon précédent voyage, deux heures et demi nous ont suffi pour atteindre Mweneditu. Entre-temps la route s'est détériorée et certains pensent que le trajet exige plus de temps aujourd'hui. On va voir ce qu'on va voir !

Dehors le ciel est lourd de nuages mais c'est le dernier de mes soucis : existe-t-il meilleur parapluie que de voyager à bord d'un 4x4 ?

Bientôt nous laissons Mbujimayi derrière nous pour nous engager sur la nationale numéro 1 (N1). Le pont métallique érigé au-dessus de la rivière Lubilanji et aux parois rongées par endroits de rouille sert de porte d'entrée et de sortie de la ville diamantifère.

Mais avant cet au revoir notre véhicule est à l'arrêt et aussitôt agglutiné par des vendeurs de friandises, chacun jouant des coudes et de la voix, dans une ambiance bon enfant pour proposer le contenu de sa bassine portée à même la tête où s'empilent pêle-mêle bananes, biscuits, boissons sucrées, cigarettes, etc.

Sans quitter leur siège, à travers la fenêtre chacun d'entre mes compagnons de route se ravitaille autant qu'il le peut. Il est notoire ici qu'atteindre Mweneditu est un parcours du combattant tant la route est impraticable. Et avec des secousses et la distance, le ventre criera famine... Oui nous faisons nos emplettes même si nous savons tous que ce manège est particulier à la plupart d'arrêts tout au long du tronçon.

Au-delà du pont, nous traversons à vive allure sur une route poussiéreuse le village de Tshitenga, lequel est presque accroché à Mbujimayi. Il est réputé pour être un vivier tant des creuseurs du diamant que de ses acheteurs.

Le chauffeur de notre Jeep lui, ne semble pas très pressé : les yeux rivés vers l'horizon et tenant de ses mains fermes le volant, il roule à 60 km/heure en moyenne avec précaution.

Cette route, fruit de la coopération entre l'Union Européenne (UE) et le Congo et construite par l'entreprise étrangère Stewering dans les années 1970', fut à l'époque l'une des meilleures du pays. Aujourd'hui difficile de la reconnaître : le macadam a disparu pour être remplacé par la terre rouge et le sable. En cette saison de pluie l'on se croirait par endroit en plein Paris-Dakar !

À l'intérieur de ce véhicule qui nous amène, les uns serrés aux autres comme des sardines dans leur boîte, personne n'a songé aux gestes barrières suite au Covid19. Oubli ? Inconscience ou ignorance ? La réalité est que lorsqu'il arrive de nous boucher la bouche et le nez, c'est pour éviter d'inhaler la poussière toujours omniprésente et non pour éviter de contracter cette horrible épidémie !

Tandis que le véhicule dévale les collines et les plaines, de la vitre baissée à laquelle je suis adossée, je contemple le paysage qui défile en kaléidoscope au dehors : des espaces verts, des palmiers alignés le long de la route, des manguiers attendant leurs fruits, des champs de maïs où s'activent des cultivateurs, des cases en paille voire des maisons bâties en briques adobes qui s'étendent à vue d'œil...

C'est à une mosaïque de villages et cités érigés le long de la N1 que nous traversons les uns après les autres, chacun avec sa particularité, et sans doute son histoire aussi !

A l'instar de ce village de Kabwa dont les mines ainsi que les carrières à ciel ouvert d'où sont produits les moellons servant à la construction.

Ou Luamuela. Ici comme dans beaucoup d'autres endroits, l'activité qui domine est la recherche du diamant.

Lukalaba est un centre commercial qui attire beaucoup de marchands venant de Mbujimayi. Bena Kabimba d'où nous vient le manioc servant à la cuisson du nshima, la nourriture de base au Kasai.

Bena Mpunga est devenu un centre de fabrication de balai vendu jusqu'à Lubumbashi. Je ne saurais oublier Bena Kanyiki, Bakwa Bowa, Kabwela...

Cette énième barrière policière entre la province du Kasai Oriental à présent derrière nous et le Lomami où nous pénétrons est la

cinquième du genre depuis cet après-midi. Et on ne peut pas dire qu'elle fait des heureux. Au contraire car mon voisin de siège, un jeune homme dans la trentaine, râle pendant « l'inspection » du véhicule par les agents de l'ordre.

Au terme de quatre heures de route, à 17h00, que nous atteignons Mweneditu. Le soulagement est palpable sur les visages de tous les passagers.

Du coup, en respirant l'air frais de Mweneditu j'en oublie mon épuisement, mon dos endolori ainsi que mes jambes ankylosées pour avoir adopté des heures durant une même posture.

Mweneditu était autrefois un centre névralgique de la province du Kasai Oriental à laquelle il appartenait avant le découpage administratif de 2015. La route macadamisée le reliant à Mbujimayi y apportait des personnes et des biens débarqués des trains de la SNCC dont la régularité reflétait la bonne santé économique du pays.

Aujourd'hui, tandis que la nuit tombe sur "*Ditu*", l'obscurité est dense en l'absence de l'approvisionnement en électricité. Il faut avoir un groupe électrogène comme cet hôtel *Alkam* où je loge pour avoir l'éclairage.

La journée, malgré la présence des bâtisses à l'instar de celui de la Banque Centrale du Congo ou des représentations des services étatiques, c'est la débrouille et l'informel qui l'emportent, au vu de la multitude de ligablos, de cabines téléphoniques, de bars ou de mototaxis allant dans tous les sens sur des routes de terre ou des transporteurs se servant des bicyclettes ayant presque rendu l'âme...

Non loin de là, de l'autre côté de la route allant vers Tshilomba est la gare ferroviaire de Mweneditu. Même si des efforts sont fournis pour redresser la pente avec par exemple la mise en circulation récente du train "*New diamant Express béton*", quiconque serait passé ici à la fin des années 1970' aurait l'impression que le temps s'est arrêté depuis sur la gare: bâtiments des bureaux d'apparence négligée; hangars donnant l'air d'être abandonnés, locomotives vieilles qui se déplacent cahin-caha sur des rails où les herbes sont plus visibles que le chemin de fer rongé par la rouille; l'affluence même des voyageurs à la gare n'est plus grande; les heures d'arrivée et des départs des trains sont

souvent incertains suite aux pannes répétitives des engins roulants; la brousse a même envahi une partie de la concession de SNCC ...

De Mweneditu je garde le souvenir des bons plats chauds servis à mon hôtel : au menu des anguilles, du kaleji et le *fufu* assaisonné de piment au citron. Et tout cela à un prix abordable !

Tandis que je m'éloigne de ce lieu qui a perdu de sa splendeur d'antan, je trouve le slogan de l'explorateur Henry Morton Stanley plus prophétique que jamais : "Sans le chemin de fer le Congo ne vaut pas un penny."





LE CONGOLAIS ONGD

Notre Engagement

- **Responsabiliser et aider** les esprits des hommes et des femmes à influencer leur société de façon positive;
- **Promouvoir la créativité, Concevoir et gérer** des programmes de développement des compétences;
- **Se consacrer à la visibilité, l'éducation, au mentorat et à l'autonomisation** des hommes et femmes afin d'exploiter leur plein potentiel.
- **et femmes** afin d'exploiter leur plein potentiel.

CONTACT

SITE WEB :

www.lecongolais.org

E-MAIL :

contact@lecongolais.org
laredaction@lecongolais.org

