

La mobilité de l'habitat Urbain. Cas du camp Marambaex Saint-Guillaumed de la SNCC à Lubumbashi avant et après la vente des maisons aux travailleurs

Par DIKASA Engondo Modeste, professeur à l'Institut Supérieur de Statistique de Lubumbashi, RDC.

Abstrat

Republic of Congo, the State and employers have put in place; and this, since the first hours of the creation of cities and public enterprises, a policy of mass housing construction in favor of agents. This is the case of the camps for workers of Gécamines and the Société Nationale des Chemins de Fer du Congo. The distribution of housing in the urban worker space obeyed the rules and norms of the local division of labor, but also produced specific values, norms and practices over long periods of time and generations.

After a long period of economic crisis experienced by these companies and the country, between 1995 and 2006, the houses in these worker camps were put up for sale for the benefit of the workers who occupied them to compensate for several months or several years of unpaid wages. This decision with serious consequences disrupted values, social practices, corrupted the environment and the residential environment of the Maramba camp in the search for survival. It thus flouted the dual concern underlying the creation of the camps: - firstly, to protect the workforce from any external influences likely to "corrupt" it and thus harm its output; that, - then to strengthen one's feeling of belonging to a separate society, a disciplined and healthy "big family".

Keywords: Housing mobility, Residential mobility, Population dynamics

Résumé

En République Démocratique du Congo, l'Etat et les employeurs ont mis en place et ce, depuis les premières heures de la création des villes et des entreprises publiques, une politique de construction de logement de masse en faveur des agents. C'est le cas des camps des travailleurs de la Gécamines et de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo. La distribution de l'habitat dans l'espace ouvrier urbain obéissait aux règles et aux normes de la division du travail local, producteur des valeurs et des pratiques spécifiques pendant des longues dates et des générations.

Après une longue période de crise économique que connurent ces entreprises et le pays, entre 1995 et 2006, les maisons de ces camps de travailleurs furent mises en vente au profit des travailleurs qui les occupaient pour compenser plusieurs mois ou plusieurs années de salaires non payés. Cette décision lourde de conséquences a bouleversé des valeurs, des pratiques sociales, corrompu l'environnement et le milieu résidentiel du camp Maramba pour la recherche de survie. Elle a bafoué ainsi le double souci à la base de la création des camps : - celui d'abord de mettre la main-d'œuvre à l'abri de toutes influences extérieures susceptibles de la "corrompre" et de nuire ainsi à son rendement ; celui ensuite de renforcer son sentiment d'appartenir à une société à part, une "grande famille" disciplinée et saine.

Mots clés : Mobilité de l'habitat, Mobilité résidentielle, Dynamique du peuplement

1. Introduction

La contextualisation et la catégorisation de l'habitat sont très importantes pour étudier le changement social. La question de la mobilité de l'habitat y tient une grande place, à la fois comme un indicateur des dynamiques et des changements du peuplement, mais aussi comme un espace-temps privilégié du changement du statut social.

Élisabethville (Lubumbashi), comme le souligne Alice CHAPELIER(1957), est née de la mise en valeur des gisements cuprifères, c'est uniquement en fonction de ces derniers que la situation et le site de la ville furent choisis. Il convient cependant d'étudier les facteurs géographiques parce qu'ils ont présidé au développement de la ville, c'est sous leur influence qu'elle poursuit son existence. De cet état provisoire d'achèvement, on étudie l'aspect, la population, les fonctions, la relation de ces éléments avec les conditions géographiques. L'état de tout organisme vivant est le résultat de ses réactions aux diverses vicissitudes rencontrées au cours de sa croissance. C'est pour cette raison que l'on a étudié, parfois de façon assez détaillée, la naissance de la ville et son évolution en rapport avec les faits historiques.

L'espace urbain est tout à la fois un produit social, un milieu et un enjeu (Grafmeyer, 1994a, p. 24-26). En tant que support physique d'une pratique sociale, la morphologie de l'habitat urbain fait partie intégrante de l'étude du peuplement résidentiel. Ce constat n'est pas très éloigné des vues des géographes français du début du siècle, qui avaient mis en évidence les relations étroites entre les statuts professionnels et les formes d'habitat dans une société à dominante rurale (Demangeon, 1921 ; Vidal de la Blache, 1921 ; Sorre, 1952). Durkheim notait aussi que le type d'habitation qui s'impose à nous n'est que la manière dont le monde autour de nous et, en partie, les générations antérieures se sont accoutumées à construire des maisons (1895, p. 106 de l'édition de 1988). Mais, à l'époque, il était encore possible de lire l'organisation sociale de l'espace à partir de la distribution et de la dispersion des morphologies de l'habitat. Les historiens et les sociologues s'intéressant aux sociétés industrielles de la fin du XIXe siècle et de la première moitié du XXe siècle savent bien que la distribution des types d'habitat dans l'espace ouvrier urbain obéissait aux règles et aux normes de la division du travail local (Cornuel et Duriez, 1983 ; Frey, 1986). C'est dans ce cadre que cette étude vise à comprendre comment la construction des logements de masse au profit des travailleurs par l'employeur SNCC fut mise en péril par une politique de ventes des maisons du camp Maramba par l'employeur. Il est clair que cette étude nous permettra de voir l'impact de l'habitat social ou de l'habitat ancien afin de trouver les contraintes exercées par les morphologies de l'habitat sur la population congolaise du camp Maramba en particulier et de Lubumbashi en général. Car, il apparaît de façon de plus en plus évidente que l'habitat est producteur de valeurs, de normes et de pratiques spécifiques. Celles-ci participent à la construction et à la reproduction d'espaces institutionnels eux aussi spécifiques. Elles servent de support à la légitimation et aux formes d'action de ces institutions.

En clair, nous voulons savoir si la décision de mise en vente des maisons du Camp Maramba par l'employeur (SNCC) a occasionné une mobilité de l'habitat urbain, quelles sont les conséquences de cette mobilité de l'habitat et quelles sont les raisons majeures de modification des maisons qui existaient avant la vente ?

Matériel et Méthode

1.1. Matériel

Notre champ d'investigation est le camp Maramba des travailleurs de la société des Chemins de Fer du Congo, à Lubumbashi. Pour bien comprendre la mobilité de l'habitat au camp Maramba, il faut, comme le souligne Auguste Comte jeter d'abord un coup d'œil général sur la marche progressive de l'esprit humain, envisagée dans son ensemble ; car une conception quelconque ne peut être bien connue que par son histoire (Auguste Comte, *Cours de philosophie positive*, 1830, TD MSCS14C, première leçon. Page 2). Donc, pour bien comprendre la mobilité de l'habitat urbain, cas du camp Maramba, ex Saint- Guillaume, il faut insérer celui-ci dans le contexte historique de la création de la Société des Chemins de Fer du Congo et de la ville de Lubumbashi (Ex. Elisabethville), afin de dégager la logique à la base du logement des travailleurs et voir ce qui est arrivé après la vente de ces maisons aux travailleurs. En outre, l'aménagement d'un espace géographique donné répond généralement aux exigences de sa gestion sécuritaire qui se veut une variable dynamique dans le temps et dans l'espace. La corrélation entre ces deux variables peut être justifiée par plusieurs indicateurs. La ville de Lubumbashi a hérité du système ségrégationniste sud-africain dans beaucoup de domaines, notamment en matière de logement (DIBWE dia Mwembu Donatien, *La problématique de l'habitat dans la ville de Lubumbashi (Elisabethville), province du Katanga, 1910–1960* ; DIBWE dia Mwembu Donatien, *Histoire des conditions de vie des travailleurs de l'Union Minière du Haut-Katanga/Gécamines (1910–1999)*. Lubumbashi : Presses Universitaires de Lubumbashi, 2001).

La Société Nationale des Chemins de fer du Congo, S.N.C.C en sigle, est une entreprise commerciale chargée de transport public ; elle exploite les chemins de fer, les lacs, les routes et les fleuves ; mais le chemin de fer occupe au moins les trois quarts ($\frac{3}{4}$) de son exploitation, car c'est une exploitation basée sur les transports ferroviaires. La direction générale de la S.N.C.C est située à Lubumbashi et a plusieurs directions provinciales.

La Société Nationale des Chemins de fer du Congo (S.N.C.C), établissement public, industriel et commercial a été créée le 02 décembre 1974 par l'ordonnance-loi n°74-027. Elle est née de la fusion de quatre anciens réseaux ferroviaires entre autres :

- **KDL** (Katanga-Dilolo-Léopoldville)
- **CFL** (Compagnie des Chemins de Fer de Grands Lacs)
- **CVC** et **CFMK** (Compagnie de Chemins de Fer Matadi- Kalemie).

L'achèvement de la première ligne de Chemin de Fer sur le territoire congolais remonte à 1889. La construction de cette première liaison, le C.F.K.M a débuté le 15 mars 1890 ; et ensuite le 16 mars 1898 la première locomotive en provenance de Matadi pénétrait en gare de Kinshasa.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, les études sur la richesse géographique du Sud Est du Congo avaient montré la nécessité d'assurer au Katanga une liaison avec l'océan Indien et l'océan Atlantique. C'est ainsi que fut constitué le 04 janvier 1902, la compagnie des Chemins de Fer des Grands Lacs (C.F.L) dont l'objet principal était de créer des services de navigations sur les Biefs du Fleuve Congo et doubler par des voies ferrées.

Les grands gisements du Congo sont concentrés dans le Sud du pays. L'exploitation de ces gisements et surtout leur commercialisation a rendue nécessaire la construction d'une ligne de Chemin de Fer pouvant relier la zone minière du Katanga au Bas-Congo.

En 1902, un décret du roi Léopold II accorda à une première compagnie la concession du Chemin de Fer du Katanga, en abrégé C.F.K. Ensuite le 03 octobre 1906, la compagnie de Chemin de Fer du Bas Congo au Katanga (B.C.K) succéda à la compagnie C.F.K. avec comme objet principal ; d'étudier, de construire et d'exploiter pour le compte de l'Etat Indépendant du Congo :

- Un chemin de fer reliant le Katanga au Bas Congo
- Une ligne reliant la région minière du Katanga à la ligne angolaise de Benguela (C.F.B.) qui traverse l'Angola jusqu'au port maritime de Lobito.
- La ligne ferrée reliant un point situé sur le Lualaba à la frontière méridionale du Katanga.

Mais dans le but de trouver les capitaux nécessaires pour la réalisation de cette voie ferrée, une troisième compagnie appelée L.K.D (Compagnie de chemin de fer Léopoldville – Katanga-Dilolo) fut fondée en septembre 1927 et se substitua à la colonie du Congo Belge notamment dans ses droits et obligations résultant de la convention originale intervenue en 1906.

La conception de chemin de fer en RDC remonte du navigateur anglais Henry Morton STANLEY, selon celui-ci, le Congo sans chemin de fer ne vaut rien.

Lors de la conception du chemin de fer en RDC l'objectif était de relier les biefs navigables pour faciliter le déplacement de la population et de leurs produits y compris ceux de la GECAMINES.

D'après DIBWE dia Mwembu(2000), la ville de Lubumbashi (Elisabethville) était le bastion du Blanc et, le village, le monde du Noir. Le système du travail migrant, appliqué depuis la création de la ville jusque vers la fin des années 1920, trouve, entre autres, son origine dans cette idéologie. Après son contrat, le Noir devait rentrer dans son village d'origine, pour poursuivre ses activités agropastorales. Le fait que les femmes et les enfants étaient retenus dans le village était une sorte de prise d'otage, condition sine qua non pour le retour au village du mari parti en ville pour le travail. La politique ségrégationniste a commencé avec la création d'Elisabethville. Mais l'identité de cette ville a varié avec le temps. De la ville "bastion" de l'homme blanc, Lubumbashi (Elisabethville) est passée à l'étape de la ville "multiraciale" avec la stabilisation de la main-d'œuvre africaine. L'idéologie de l'époque voulait voir les deux communautés blanche et noire vivre séparées. Ces changements identitaires ont eu des répercussions sur la gestion de l'habitat dans la ville de Lubumbashi durant toute la période coloniale. Nous allons voir comment a évolué cette politique basée sur la sécurisation des hommes et de leurs biens. Cette politique comprend trois volets essentiels : la ville blanche, la zone neutre et la ville noire.

Le premier plan d'aménagement de la ville exécuté en 1910 par le Colonel Emile Wangermée, alors Vice-Gouverneur général du Katanga, fut complété par le Gouverneur

Général Lippens en 1921 en fonction de la ségrégation raciale. Par ordonnance du 18 mars 1932, la cité indigène devint le centre extra-coutumier. En 1941, Elisabethville obtint le statut de ville au sens juridique du terme au même moment que Léopoldville (actuelle ville de Kinshasa) et Jadotville (actuelle ville de Likasi).

La ville noire donc était considérée comme hétérogène dans la mesure où elle était composée de trois agglomérations différentes. Chaque quartier avait sa propre identité puisqu'il hébergeait des personnes qui exerçaient des fonctions différentes. On comptait ainsi deux camps de travailleurs, à savoir, le camp de travailleurs noirs de l'UMHK et celui des agents de la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK). Enfin, il y avait la "cité indigène".

La première agglomération indigène fut le quartier Albert (actuelle commune Kamalondo). Elle a été appelée d'abord Cité "indigène" en 1911 et ensuite centre extra-coutumier après la promulgation en 1933 du décret sur les circonscriptions indigènes. Le quartier Albert était habité exclusivement par des populations africaines noires.

Avec le temps, et compte tenu de l'augmentation de la population africaine en fonction des besoins croissants en main-d'œuvre africaine, un nouveau quartier fut créé au sud du quartier Albert. Nous sommes en 1936. Cette nouvelle juridiction, appelée Nyasi (paille) puisque la toiture des maisons était en paille et brûlait à chaque passage des locomotives à vapeur, fut dénommée "bikopo" et, enfin, Kenya, en mémoire des soldats démobilisés de la Force Publique de retour dans ce quartier après la deuxième guerre mondiale. Une dizaine d'années plus tard, et dans la même direction, fut créé le quartier Katuba, au début des années 1950. Katuba, comme Kenya allait héberger entre autres des vieux travailleurs de l'UMHK et de la BCK jugés dociles, bénéficiaires du fonds d'avance pour la construction de leurs maisons.

Au sujet des équipements résidentiels, nous notons que lors de sa création en 1932, le centre extra-coutumier d'Elisabethville comptait 9000 habitants, sa population était restée un peu stagnante jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale, en 1940. Mais huit ans plus tard, soit en 1948, la population urbaine avait triplé créant ainsi une crise aiguë du logement. Déjà en 1948, 33500 habitants se partageaient 16000 chambrettes dont la surface était inférieure à 9 m², alors que d'autres étaient obligés de loger dans des paillottes ou habitat de fortune dans la périphérie de Lubumbashi. Face à cette situation, les autorités coloniales avaient alors obligé les employeurs de plus de 20 ouvriers à loger leur personnel, cette politique a donné naissance aux différents camps de travailleurs que l'on trouve encore dans la ville de Lubumbashi(DIKASA ENGONDO, Juillet 2016, pp135-136).

Aucun Blanc ne pouvait y habiter. Ces quartiers noirs hébergeaient un amalgame de populations composées des agents et fonctionnaires de l'Etat colonial et des firmes importantes, des indépendants dont la plupart étaient des commerçants – et les camps de travailleurs noirs.

Les deux autres agglomérations étaient les camps de travailleurs de la compagnie du chemin de fer du BCK et de l'UMHK. Ces deux camps étaient exclusivement habités par les

ouvriers noirs de ces entreprises et leurs familles. Il y avait un double souci dans cette ségrégation spatiale : celui d'abord de mettre la main-d'œuvre à l'abri de toutes influences extérieures susceptibles de la "corrompre" et de nuire ainsi à son rendement ; celui, ensuite de renforcer son sentiment d'appartenir à une société à part, une "grande famille" disciplinée et saine. C'est ce double souci qui a amené l'UMHK et la compagnie du chemin de fer du BCK à construire les camps de leurs travailleurs à part, loin des centres extra-coutumiers, dont les habitants étaient considérés comme "indisciplinés". Ces camps étaient construits à côté de leurs lieux de travail (les Usines de Lubumbashi pour les travailleurs de l'UMHK et la Gare de chemin de fer et les ateliers centraux pour les travailleurs de BCK) pour éviter les problèmes de transport, c'est-à-dire les longues distances à parcourir par les travailleurs.

L'histoire du camp de travailleurs de BCK à Lubumbashi était liée, à l'instar de l'histoire de tous les autres camps de travailleurs de cette entreprise, à l'exploitation minière et à la conjoncture économique et peut être subdivisée en deux grandes parties, en fonction de la politique même adoptée par les dirigeants de l'entreprise: -la période du travail migrant et - celle de la stabilisation de la main-d'œuvre.

La période du travail migrant (1910-1928): Au cours de cette période, les travailleurs noirs étaient engagés pour un contrat allant de trois à douze mois et étaient renvoyés dans leurs villages, poursuivre leurs activités champêtres. La ville était donc le bastion des Blancs comme les villages étaient le bastion des Noirs. Pour ce faire et étant donné la mobilité du camp, les maisons des travailleurs étaient rudimentaires et donc précaires. C'est, entre autres, pour cette raison que la BCK ou l'UMHK ne voulait pas construire des maisons confortables, en matériaux durables, pour ne pas augmenter le prix de revient moyen par ouvrier en cette période d'accumulation primitive du capital. La loi congolaise détermine la surface de parquet et le cube d'air nécessaires par individu et exige certaines garanties pour assurer une bonne protection de l'occupant. Elle fixe aux constructions, suivant la nature des matériaux employés, une durée d'existence maximum. L'Union Minière a estimé qu'au moins pour les logements qui auront une longue durée, il était nécessaire de cimenter les parquets pour protéger l'occupant contre le Kimputu, insecte transmetteur de la fièvre récurrente, très répandu dans le sol poussiéreux des huttes des villages du Haut-Katanga. De plus, toujours dans le but de satisfaire les goûts de sa main-d'œuvre (DIBWE dia Mwembu, 2001).

La période de stabilisation de la main-d'œuvre africaine (à partir de 1928) : La (re)constitution des ménages ne pouvait être possible que dans un environnement physique favorable. Dans ce contexte, l'entreprise dut mettre sur pied des stratégies attractives efficaces d'encadrement des familles des travailleurs en vue de rendre attrayante la vie dans ses camps, d'appriivoiser et de soumettre les travailleurs et leurs familles. Pour rendre le camp de travailleurs attrayant, il fallait répondre favorablement à certaines conditions : améliorer les conditions de travail, l'alimentation, les infrastructures socio-médicales, le logement.

C'est dans ce cadre que la direction générale de BCK sollicite et obtient du gouverneur en date du 18 juillet 1928 l'autorisation de destruction et d'agrandissement du camp en ces termes : « *Monsieur le Directeur Général, J'ai l'honneur de porter à votre*

connaissance que j'ai réexaminé la question de l'extension du camp indigène du CFK situé sur la concession de votre société comprise entre la route de l'étoile et la route de l'Abattoir a Elisabethville. Je vous confirme l'autorisation accordée par ma lettre n°2787 du 25 avril dernier. Toutefois, je subordonne cette autorisation à l'obligation de désaffecter et de détruire le camp situé en deçà du bloc Hôpital Prince Léopold. Je vous rappelle d'ailleurs ma lettre n°243 du 14 janvier 1924 qui insiste sur ce point. Veuillez agréer, monsieur le directeur général, l'assurance de ma considération distinguée. Pour le gouverneur, Le commissaire général E.F. Henry »(Bureau d'Archives SNCC). Il s'agit donc du Camp Maramba, notre champ d'étude, qui s'étend, des ateliers centraux, derrière la gare centrale de Lubumbashi et limités par les avenues des Chaussée de Kasenga ex des Etoiles, l'avenue de Cimetière ex l'Abattoir et l'avenue de Plaine.

Les maisons du camp Maramba étaient construites en bloc et n'étaient pas séparées par des clôtures. Très souvent deux blocs de douze maisons chacun encadrés par des avenues ou espaces vides. Chaque bloc utilisait les mêmes installations sanitaires. Ces maisons étaient de trois à quatre pièces, soit une chambre à coucher, un petit salon et une cuisine ou encore deux chambres à coucher, un petit salon et une cuisine. Ces maisons sont de huit mètres sur trois mètres. La chambre et salon sont d'une superficie de trois mètres carrés, la cuisine elle est un peu plus petite que la chambre ou salon. Elle sert de temps en temps de chambre pour les familles nombreuses la nuit. Ce qui laisse voir un problème de confort et de promiscuité, comme le souligne bien DIBWE Dia Mwembu (2000) : Dans les camps de travailleurs qui n'avaient pas bénéficié de beaucoup de modifications et avaient conservé des habitations construites du temps où la plupart des travailleurs étaient encore non-mariés ou mariés sans familles nombreuses, la situation du logement contribua au cours des années 1960 à la désarticulation des structures familiales. La promiscuité qui s'y manifestait venait de ce déséquilibre qui ne cessait de s'accroître entre la taille des familles et les types de maisons en présence. Dans la plupart des cas, les cuisines étaient transformées en chambre à coucher pour les grands garçons. La nuit venue, les salons faisaient à leur tour office de chambre à coucher pour les petits enfants.

Aussi, chez le Noir, l'esprit de caste ou de race, excité par la sensation du nombre, est une cause trop fréquente de bagarres néfastes à la bonne renommée d'un camp auprès des indigènes (Aide-mémoire, fascicule II. Politique indigène, Elisabethville, 1942, 13, Service d'Afrique, Union Minière du Haut-Katanga, Lubumbashi).

Le 25 février 1952 se réalisa la fusion du C.F.K et de L.K.D ; et de cette fusion naquit le K.D.L (compagnie de chemin de fer Katanga – Dilolo - Léopoldville). En 1961, la B.C.K devenue depuis lors, l'Ancienne Compagnie de la B.C.K de droit Belge et installée en Belgique, constitua la nouvelle compagnie du B.C.K ; société de droit congolais qui devait assurer pour le compte du K.D.L l'exploitation du réseau ainsi que celui des ports ILEBO et BUKAMA. Elle fut secondée dans sa tâche par les services spécialisés de l'ancienne compagnie du B.C.K. pour toutes les activités et études qui ne pouvaient encore être exercés en Afrique.

En juillet 1968, la raison sociale changea de dénomination pour devenir Kinshasa – Dilolo – Lubumbashi (K.D.L.). En effet pour contrôler facilement la productivité des énormes capitaux investis, dans ce secteur, il était nécessaire de regrouper les réseaux ferroviaires existant en un seul organisme placé sous une seule administration.

C'est de l'évidence de cette nécessité qu'est née le 02 décembre 1974 la S.N.C.C. La nouvelle Société Nationale des Chemins de Fer, groupant exploitations ferroviaires des réseaux de l'office Nationale des Chemins de Fer des Grands Lacs (C.F.L) et du Chemin de Fer Kinshasa - Dilolo - Lubumbashi (K.D.L) étendra sa gestion à la liaison ferroviaire entre Kinshasa et Matadi.

« La société nationale des chemins de fer du Congo, SNCC en sigle a été créée par la loi n° 74/027 du 02 Décembre 1974 modifiée et complétée par le décret n° 0050 du 07 Novembre 1995 et 07/002 du 24 Juin 2002 comme une entreprise à caractère industriel et commerciale dotée d'une personnalité juridique ». Elle est placée sous la tutelle du ministère ayant le transport et voies de communication dans ses attributions ainsi que du ministère ayant le portefeuille dans ses attributions, chacun de deux ministères intervient dans la sphère de ses attributions spécifiques.

La SNCC est régie par les dispositions de la loi n° 78/002 du 06 Janvier 1978 portant dispositions générales applicables aux entreprises publiques et par l'ordonnance n° 78/78 du 05 Mai 1978 portant statut d'une société, modifié par le décret n° 0050 du 10 Novembre 1995.

De 1989 à nos jours cette société a connu plusieurs étapes que nous ne saurons pas détailler dans ce travail. Néanmoins nous exposons quelques-unes qui nous semblent pertinentes par rapport à notre champ de vérification des hypothèses qui est la SNCC LUBUMBASHI.

Ces « étapes » sont :

- 1902 : Création de la compagnie de chemin de fer du Katanga (CFK) ;
- 1906 : Constitution de la compagnie de chemin de fer du Bas-Congo (BCK) ;
- 1911 : Liaison du réseau avec l'océan Atlantique par le chemin de fer de Bangwelo ;
- 1927 : Création de la société de chemin de fer de Léopold-ville-Katanga-Dilolo (LDK) ;
- 1952 : Fusion du LDK et du CFK pour constituer la compagnie du chemin de fer du Katanga-Dilolo et Léopoldville (KDL) ;
- 1974 : Fusion de KDL, CVE, CFM, et SNCZ créer par l'ordonnance-loi n°74/027 du 20 Décembre 1974 ;
- 1995 : Eclatement de la SNCZ en 3 filiales à savoir :

A. Office de chemin de fer du sud (OCS) avec un siège d'exploitation à Lubumbashi ; elle s'occupait de tronçon allant :

1. De Sakania à Ilebo (1833Km)
2. De Tenke à Dilolo (527Km)

B. Société de chemin de fer de l'Est ayant son siège d'exploitation à Kindu et s'occupait des tronçons allant :

1. De Kamina à Kabalo (326Km)
2. De Kabalo à Kalemie (273Km)
3. De Kabalo à Kindu (441Km)
4. D'Ubundu à Kisangani (145 Km)

C. Chemin de fer d'Uélé avec comme siège d'exploitation à Isiro et s'occupait des tronçons allant :

1. De Kumba à Bondo (338Km)
2. De Kamba à Kindu (441Km)
3. D'Adonna à Mugbere (445Km).

C'est en 2006, en pleine crise économique-sociale due à des longues périodes d'impayement de son personnel que la Société des chemins de fer du Congo va procéder à la vente des maisons du Camp Maramba ex. Saint Guillaume à ces travailleurs. La desserte en eau potable coupée sur toute l'étendue du camps, l'électricité assurée par la société (SNCC). Les agents payent directement leurs factures d'électricité à travers une déduction sur leurs fiches de paye. Par contre lorsque l'agent décide de vendre sa maison, le nouvel acheteur est tenu de payer régulièrement ses factures à la caisse de la SNCC.

2.2. Méthode

Pour étudier la mobilité de l'habitat au Camp Maramba, ex. saint Guillaume, nous avons utilisé une approche transversale et effectué une enquête en Avril 2022, pendant trois jours avec un groupe de trente-cinq étudiants, pour récolter des données. Un questionnaire écrit et des interviews occasionnelles ont été utilisés. Ce questionnaire écrit a été destiné aux ménages habitant actuellement ce camp, aux anciens travailleurs de la Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC) et a pris en compte toutes les catégories socioprofessionnelles. Les interviews occasionnelles nous ont permis d'approfondir l'un ou l'autre aspect de la question de la mobilité de l'habitat au camp Maramba. Sur 638 maisons d'habitation que comptait le camp Maramba avant la mise en vente des maisons, notre enquête a couvert 591 maisons soit 92.63%.

Situant cette mobilité urbaine dans le contexte de la crise économique à Lubumbashi et même partout en République Démocratique du Congo, nous recourons à la méthode dialectique marxiste. Le marxisme est, d'après le Dictionnaire Universel, une théorie selon laquelle la réalité fondamentale est matière et que toute autre réalité y est d'une façon ou d'une autre réductible (Dictionnaire Universelle 1999). De la sorte, la vie en société, son développement et les idées que les hommes créent, sont déterminés par les conditions matérielles qui affectent le mode de production (CHAVANCE, B., 2009).

3. Résultats

Tableau n° 1 : Avant la mise en vente des maisons, le camp Maramba.

Le camp Maramba était construit sur une superficie de 240.952 mètres carrés, le camp Maramba, ex. saint Guillaume, est limité à l'Est par l'avenue de Cimetières qui le sépare du Quartier Bel-Air 2, à l'ouest par les Ateliers Centraux de la SNCC, au Nord par l'Avenue Chaussée de Kasenga et au Sud par l'avenue des Plaines qui le sépare du Camp Major Vangu.

Il comptait :

	Nombre
Maisons à étagede 6 mètres sur 6 (deux appartements jumelés) au rez de chaussée un salon plus toilette et douche au premier niveau deux chambres à coucher. Donc chaque étage abritait deux familles	87
Maisons de 3 sur 8 mètres avec deux pièces + cuisine	413
Maisons sous forme de « T »avec trois pièces + cuisine (8 mètres en longueur et 3 mètres de largeur)	124
Maisons avec quatre ou six pièces + cuisine	14
Maisonsde passage (Non vendues), chacune comprend 4 appartements composés de 2 chambres à coucher, un salon, une cuisine et véranda (non vendus)	4
Locaux de service social (Non vendus)	8
Bureaux de Service du Personnel d'Exécution « SPE » (Non vendus)	4
Chapelle (Eglise) (Non vendue)	1
Paroisse(Non vendue)	1
PMI (Protection Maternelle Infantile) (Non vendue)	1
Terrain de foot (Non vendu)	1
Terrain de Basket (Non vendu)	1
Cercle Social (Non vendu)	1
Théâtre de plein air	1

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : De l'inventaire de l'existant au camp Marambaavant la vente des maisons par la SNCC, nous avons couvert 592 maisons sur 638 que présente ce tableau n°1 soit 92.79%, ce qui rend notre échantillon très représentatif. Cependant, il convient de signaler

d'avance que les maisons du Camp Maramba n'ont pas été construites avec accès direct sur les avenues mais en bloc de 12 maisons et avec toilettes collectives pour chaque bloc.

Tableau N°2 : Nombre de maisons (parcelles) habitées par les agents SNCC ou non agents

Parcelles (Maisons) habitées encore par les agents SNCC	353	59.63%
Parcelles (Maisons) habitées par les non agents SNCC	239	40.37%
Total	592	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : en interprétant le tableau ci-dessus, nous voyons que 59,63% d'agents SNCC habitent encore les maisons qu'ils ont achetées de la SNCC ; 40,37% sont habitées par les non agents de la SNCC, soit comme locataires soit encore comme nouveaux acquéreurs.

Tableau N°3 : Nombre d'agents SNCC qui sont encore propriétaires des maisons qu'ils habitent

les agents SNCC encore propriétaires des maisons qu'ils	299	84.70%
Propriétaires des (Maisons) qu'ils habitent non agents SNCC	54	15.30%
Total	353	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : En faisant le rapport entre les maisons habitées par les agents SNCC se trouvant encore au camp lors de l'enquête et le statut d'occupation de la maison, nous avons constaté que 84.70% des agents SNCC sont propriétaires des maisons qu'ils occupent alors que 15.30% ne sont pas agents SNCC.

Tableau N°4 : Nombre des maisons modifiées

Libellé	Effectifs	%
Nombre des maisons modifiées après la vente	427	72.13
Nombre des maisons non modifiées	165	27.87
Total	592	100.00

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : A la question de savoir si les maisons achetées ont été modifiées ou non, nous avons trouvé que 72.13% des maisons sont modifiées, alors que 27.87% n'ont pas été

modifiés. Les espaces qui séparaient les blocs des maisons ont été transformés en avenue ou ruelle, car par souci d'autonomie et d'avoir un accès libre dans sa parcelle, ces espaces sont sensiblement réduits. En certains endroits le passage d'un véhicule est pratiquement impossible.

Tableau N°5 : Raisons de modification

Pour la survie de la famille	287	67.21%
Pour loger ma famille	107	25.05%
Pour les activités commerciales	33	7.72%
Total	427	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : En ce qui concerne les raisons de cette modification, nos enquêtes ont révélé que 67,21% ont procédé à la modification de leurs maisons pour raison de survie, surtout que la vente des maisons est intervenue dans un contexte de pauvreté extrême due à une très longue période de non-paiement des salaires, 25,05% pour loger correctement leur famille, car il faut reconnaître que les maisons étaient trop exigües, très souvent de 3 sur 8 mètres avec trois pièces. Donc elles devenaient inconfortables pour les grandes familles. Enfin, 7,72% ont modifié leurs maisons pour les activités commerciales. Comme nous l'avons déjà évoqué, la plupart de maisons n'ont pas eu cette opportunité à cause de leur enclavement, donc c'est surtout les maisons situées au bord des grandes avenues comme des Plaines, des cimetières et chaussée de Kasenga.

Tableau N°6 : Maisons (parcelles) avec locataires

Nombre des maisons (parcelles) avec locataires	410	69.26%
Nombre des maisons (parcelles) sans locataires	182	30.74%
Total	592	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : dans ce contexte de survie, 69,26% de maisons modifiées ou non ont accueillis des locataires pour tenter de faire face à des difficultés de survie, il y en a qui dans un espace de plus ou moins 10 sur 12 construisent de petites maisons pour les locataires, créant une promiscuité indescriptible. 30,74% seulement n'ont pas accepté d'avoir des locataires dans leurs parcelles (Maisons).

Tableau N°7 : Maisons (parcelles) clôturées

Nombre des maisons (parcelles) clôturées après la vente	203	34.29%
Nombre des maisons (parcelles) non clôturées	389	65.71%
Total	592	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : il faut avouer que le fait de vouloir à tout prix les maisons du camp Maramba comme des parcelles indépendantes a compliqué encore la situation de promiscuité et de l'exiguïté de l'habitat. L'enclavement de certaines parcelles rend la vie encore très compliquée, au point que 34,29% de parcelles sont clôturées, contre 65,71% non clôturées.

Tableau N° 8 : Maisons (parcelles) avec ou sans toilettes

Nombre des maisons (parcelles) avec Toilettes	581	98.14%
Nombre des maisons (parcelles) sans toilettes	11	1.86%
Total	592	100%

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : la SNCC avait construit des maisons en bloc souvent de douze avec trois ou quatre toilettes collectives. Avec le souci d'autonomisation de chaque agent qui venait d'acquérir sa propre maison, sa propre parcelle, l'utilisation de ces toilettes collectives devenait humiliante et source de conflit, au point que lors de notre enquête on a dénombré 98,14% de maisons avec leur propre toilette contre 1.86% seulement sans toilette. Toutefois, l'emplacement de ces toilettes est vraiment un sérieux problème.

Tableau N°9 : Activités (en avril 2022)

	Activités	Chaussé de Kasenga	Avenue de Cimetière	Avenue des Plaines	Avenue du Cercle	Total
1	Boutiques et maison commerciales	37	63	19	23	142
2	Eglises	1	2	1	2	6
3	Salon de coiffures	11	14	3	3	31
4	Cyber ou bureautiques	7	6	2	3	18
5	Garages	1	0	1	0	2

6	Bars et dépôt des boissons	4	12	9	3	28
7	Restaurants	2	4	0	0	6
8	Centres de santé	1	1	0	0	2
	TOTAL	64	102	35	34	235

Source : Résultats de nos enquêtes d'avril 2022

Commentaire : au regard de ce tableau n°9, nous constatons que le souci à la base de la création du camp- de mettre la main-d'œuvre à l'abri de toutes influences extérieures susceptibles de la "corrompre" et de nuire ainsi à son rendement et de renforcer son sentiment d'appartenir à une société à part, une "grande famille" disciplinée et saine est vraiment bafoué : 142 boutiques et maisons commerciales alors qu'au départ il n'y avait aucune, 6 églises là où il n'y avait qu'une seule, 31 salons de coiffure, 18 cyber-cafés, 2 garages, 28 bars et dépôts des boissons, 6 restaurants et deux centres de santé. L'on voit très bien que la logique de survie justifie tout ça. Il faut lutter contre la pauvreté, peu importe les bruits et toutes autres conséquences qui nuiraient au rendement du travailleur. L'esprit de famille et de discipline n'existe plus.

4. Discussion

La mobilité résidentielle désigne dans son sens le plus restrictif, les déplacements des individus ou groupes d'individus, ayant pour effet de transférer leur résidence d'un lieu à un autre. Elle se définit aussi comme l'action qui aboutit à changer durablement de domicile principal occupé à titre indépendant, et ceci, quelle que soit la distance parcourue pour réaliser ce changement (Jean-Pierre Lévy 1993).

En analysant très bien ces deux définitions, nous retenons que l'étude de mobilité résidentielle renvoie aux logiques sociales qui participent aux déménagements et, également au marché du logement. Il s'agit donc d'étudier les articulations entre la mobilité du ménage et la structure de l'offre, ce qui nécessite de connaître les caractéristiques des ménages mobiles, le logement qu'ils ont quitté et le logement qu'ils occupent.

C'est ainsi que pour connaître le statut d'occupation des maisons du camp Maramba à Lubumbashi, vendues aux agents SNCC, nous avons organisé une enquête au mois d'avril 2022. Donc à partir de cette source, il a été possible d'être plus précis sur le type d'habitat occupé et de voir si oui ou non il y a la mobilité de l'habitat ou résidentielle au camp Maramba.

Nous nous sommes intéressés à la mobilité des ménages permanents. Comme nous l'avons déjà précisé, la mobilité des ménages permanents concerne à la fois une entrée et une sortie dans un logement différent. Cette situation a été très délicate car, ce qui est en jeu ce sont les effets de structure, c'est-à-dire l'intensité de la mobilité par rapport au nombre de ménages occupant les types d'habitat de sortie ou d'entrée. Ce n'est pas la même chose comme pour J.P. Levy qui montre par exemple que, parmi les nouveaux accédants, 48 % proviennent du parc privé en location, que de dire que 30% des ménages sortant du parc privé en location deviennent accédant à la propriété (Levy J.P. 1993). Pour nous en

étudiant le statut d'occupation des ex. maisons SNCC, et au regard du Tableau N° 2 nous avons constaté que 59.63% de ceux qui sont au camp Maramba lors de l'enquête sont agents SNCC, contre 40,47% qui ne sont pas agents SNCC. En interprétant cela sur le plan de la mobilité, il y a lieu de dire que 40, 47% ont changé leurs domiciles principaux pour aller occuper ailleurs, surtout dans les quartiers périphériques, créant ainsi une ouverture au marché du logement, c'est-à-dire à la disponibilité de l'offre et aux capacités de réponse des ménages.

La situation du Camp Maramba confirme la théorie de Burgess H. Hoyt qui stipule que la construction de nouveaux logements dans la périphérie urbaine a permis d'attirer des ménages qui occupaient auparavant les logements anciens du centre de la ville. Elle a ainsi contribué à produire une chaîne de mobilité qui a touché tous les groupes sociaux (Hoyt, 1939, cité dans Forrest et Murrie, 1994). Aujourd'hui, les maisons centrales anciennes et bon marché du Camp Maramba sont réoccupées par ceux qui ont assez de moyens et qui désirent soit de se rapprocher du Centre-ville, soit y développer des activités commerciales à cause de la sécurité, la stabilité du courant électrique et de la distance par rapport au centre-ville.

En outre, le fonctionnement de ce modèle implique donc qu'il existe d'une part une relation entre la demande en logement des ménages et leur revenu, et d'autre part que les ménages aux hauts revenus préfèrent des logements neufs aux logements anciens, mais aussi la banlieue à l'accessibilité. De plus, il supposait que les logements perdent de la valeur au fur et à mesure qu'ils vieillissent, et qu'ainsi les ménages à plus hauts revenus se détournent du stock existant pour se diriger vers les constructions neuves. Par conséquent les logements, dépréciés avec l'âge, réduisent les flux antérieurs des ménages aisés, et encouragent les arrivées des ménages les moins riches. Les nouvelles constructions sont donc tout à la fois une composante essentielle de l'évolution des conditions résidentielles et du renouvellement de l'occupation du parc immobilier (Bourne, 1981, p.149).

Le cas du camp Maramba relève, d'après Grafmeyer des logiques économiques ou des logiques politiques. Ces transformations doivent cependant, à un moment ou un autre, rencontrer la logique plus spécifique du ménage qui va choisir d'aller ou ne pas aller occuper tel ou tel logement. C'est bien le sens que les ménages donnent au logement qui va modifier ou ne pas modifier le peuplement résidentiel. Construire du logement de standing n'a pas de signification si les ménages les plus aisés ne viennent ni l'acheter, ni le louer. Le plus souvent on insistera alors sur le fait que le marché de l'immobilier rend le produit peu adapté, mais il serait plus exact de dire que, dans cet exemple, la localisation affecte le sens résidentiel du logement en ce qu'elle ne correspond pas aux codifications des conditions résidentielles admises par les couches aisées (Grafmeyer, 1995). Donc, à cause du niveau de précarité que connaissaient les agents SNCC à l'achat des maisons auprès de leur employeur la SNCC, beaucoup n'ont pas été en mesure de créer un bon standing d'habitat pour eux-mêmes ni même pour augmenter la valeur de leurs maisons. Des modifications à la sauvette pour contenir leurs grandes familles et peut être une catégorie de pauvres comme eux à titre de locataires, dans des petites bicoques de 3 sur 2.5 mètres, ne dépassant

3 mètres de hauteur. Les autres par contre ont carrément vendu leurs maisons pour aller habiter dans d'autres quartiers moins aisés et y construire à leurs goûts de nouvelles habitations. Les tableaux numéros 5 et 6 le confirment très bien : 67.21% ont modifié leurs maisons pour raison de survie pendant que 25,05% pour loger leurs familles et 7.72% pour des activités commerciales. 69,26% ont hébergé des locataires alors que 30,74% seulement affirment ne pas avoir des locataires.

Ainsi, penser la ville de Lubumbashi, comme système social nécessite la définition des catégories qui nous permettront d'identifier les éléments qui le constituent et le structurent. Ici encore, d'après Chombart de Lauwe, la sociologie urbaine s'est souvent heurtée à des approximations sur le contenu précis de son objet d'étude et sur le statut de la ville. De fait les études oscillent entre l'approche qui fait de la ville le facteur structurant des pratiques sociales (Chombart de Lauwe en France et une bonne partie des auteurs de l'école de Chicago) ou le produit direct de l'activité économique et sociale (Castells, 1975).

La démarche formaliste reste prisonnière de la modélisation. Elle est essentiellement morphologique et la lecture des tissus est confinée à la recherche d'une cohérence intellectuelle forcément en décalage avec la vie réelle. Tout ce qui s'écarte du modèle est alors considéré comme dysfonctionnement urbain voire comme anarchie urbaine. Il est symptomatique de voir comment la ville de Lubumbashi et la logique qui a prévalu à la construction des camps pour les travailleurs comme un modèle de l'urbanisme réussit. En fait, ses grands axes et ses ceintures qui ont été développés à partir du damier colonial, ses grands boulevards et avenues bordés d'immeubles, de commerces, ses quartiers, ses promotions immobilières privées, ses grands ensembles d'habitat social, son tissu relativement aéré, sont autant d'éléments qui impressionnent. En fait, une analyse plus fine de la ville montrerait qu'elle est traversée par les mêmes tensions urbaines que les autres villes d'Afrique si pas du monde. Mais, son caractère morphologique « achevé » reconforte et donne une réponse à ceux qui ne voient dans la ville qu'ordre spatial. En fait, la ville n'est jamais achevée, elle se construit en permanence même si elle tend à se figer dans une morphologie qui lui donne une cohérence. D'où son caractère dynamique. C'est en cela que le camp Maramba à Lubumbashi préfigure la ville congolaise. Les enjeux actuels qui la traversent (extension, reconquête par la promotion immobilière privée des anciennes maisons coloniales du camp, redistribution socio-spatiale, inégalités et nouvelles ségrégations), l'attestent et les différents acteurs de la ville en ont conscience. Plutôt qu'un modèle, le camp Maramba à Lubumbashi est aujourd'hui un exemple de la rencontre entre structures sociales et cadre spatial. De nombreuses études et monographies nous ont montré comment de l'indépendance à nos jours tous les tissus, tous les types d'habitat ont été l'objet de processus de réappropriation – transformation et connaissent une mobilité de l'habitat.

5. Conclusion

Cette étude sur la mobilité de l'habitat urbain, cas du camp Maramba à Lubumbashi ouvre des perspectives nouvelles et peut contribuer à un renouvellement problématique de la question urbaine en RDC. Ce nécessaire renouvellement fondé sur une

approche dynamique et dialectique doit être accompagné d'une démarche d'ensemble dont le point de départ est la construction de l'urbain comme objet transversal qui intéresserait non seulement les sociologues, mais aussi les environnementalistes, les politicologues et pourquoi pas les spécialistes en santé publique. Villes inachevées et en devenir, les villes congolaises, aux tissus hybrides et mal articulés, reposent sur des logiques que l'on peut identifier dès lors que nous fondons notre approche sur une véritable analyse de la structure sociétale et des groupes sociaux qui agissent en son sein. Les processus de production de l'urbain, du bâti et des espaces, les modes de vie, les pratiques et les représentations sociales induites par la ville, la construction des territoires urbains, le rapport entre l'espace voulu et l'espace vécu, la relation entre le système urbain et le système économique, la question de la gestion quotidienne des cadres de vie, le rapport à l'environnement, les politiques publiques et leur efficacité, sont autant d'axes d'approche qui, en relation avec l'étude des dynamiques sociales, permettront de mieux cerner les enjeux des processus d'urbanisation.

Le fait de ne pas avoir ajusté les conditions d'habitation coloniale du camp à la taille de la famille africaine et congolaise, des événements familiaux semble justifier la mobilité résidentielle au niveau du camp Maramba SNCC.

6. Références Bibliographiques

- Aide-mémoire, fascicule II. Politique indigène, Elisabethville, 1942, 13, Service d'Afrique, Union Minière du Haut-Katanga, Lubumbashi.
- Alice CHAPPELLIER (1957), *Elisabethville : Essai de géographie urbaine*, Bruxelles, Académie Royale des Sciences Coloniales, Tome VI, Fasc 5.
- BOURNE, L.S. (1981), la géographysionomie de la maison, Arnold, Londres.
- Bureau d'Archives SNCC
- CASTELLS, M. (1975), *Luttes urbaines*, La Découverte, Paris
- CHAVANCE, B. (2009), *Marx et le Capitalisme. La dialectique d'un système 2^e édition*, Paris, Armand Colin
- CORNUEL, D., DURIEZ, B. (1983). *Le mirage urbain. Histoire du logement à Roubaix*, Paris, Anthropos.
- DEMANGEON, A. (1921). *L'habitation en France. Essai de classification des principaux types*, Annales de Géographie.
- DIBWE dia Mwembu Donatien, *Histoire des conditions de vie des travailleurs de l'Union Minière du Haut-Katanga/Gécamines* (1910–1999), PUL 2000, p.32
- DIBWE dia Mwembu Donatien, *La problématique de l'habitat dans la ville de Lubumbashi (Elisabethville), province du Katanga, 1910–1960*; DIBWE dia Mwembu Donatien, *Histoire des conditions de vie des travailleurs de l'Union Minière du Haut-Katanga/Gécamines (1910–1999)*. Lubumbashi : Presses Universitaires de Lubumbashi, 2001.
- Dictionnaire Universelle 1999
- DIKASA ENGONDO Modeste, *Genre, pauvreté et stratégies de survie des ménages dans la ville de Lubumbashi. Contribution à l'analyse sociologique d'une économie*

de la débrouille. Lubumbashi, Thèse de doctorat en Sociologie, UNILU, Juillet 2016, pp135-136

- DURKHEIM, E. (1898). **Les règles de la méthode sociologique**, Paris, Alcan ; Paris, Champs Flammarion.
- GRAFMEYER Yves (2008), **Sociologie urbaine**, Armand Colin, coll. « 128 », Paris
- GRAFMEYER, Y. (1994). Regards sociologiques sur la ségrégation dans BRUN J. et RHEIN C. (éd). *La ségrégation dans la ville*, Paris, L'Harmattan.
- GRAFMEYER, Y. (1994). **Sociologie urbaine**, Paris, Nathan, Coll. 128.
- GRAFMEYER, Y. (1995). **Sociabilités urbaines**, in ASCHER F. (éd). *Le logement en questions*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube
- LEVY, J.-P (1992). **La mobilité résidentielle dans le contexte local de l'habitat. Une approche comparative en France**. Dans LELIEVRE E. et LEVY-VROELANT C. (éd) *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan.
- LEVY, J.-P. (1992). **Les situations locales de l'habitat : une méthode d'analyse**, L'Espace Géographique, n°1.
- LEVY, J.-P. (1993). **L'habitat influe-t-il sur la mobilité ? La mesure de la mobilité résidentielle en France**, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60. LEVY, J.-P. 1995. *Les dynamiques socio-spatiales des marchés immobiliers*, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 3.
- VIDAL de la BLACHE, P. (1921). **Principes de Géographie Humaine**, Paris, A. Colin.