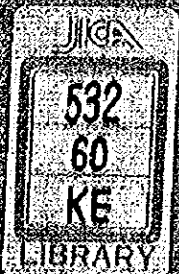


**RAPPORT SUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
EN REPUBLIQUE DU ZAIRE**

Decembre 1971

Agence de la Coopération Technique en Outremer
Gouvernement du Japon



國際協力事業団

受入 月日	'84. 3. 21	532
登録No	01675	60
		KE

AVANT – PROPOS

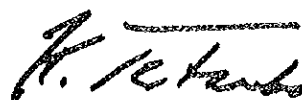
La République du Zaïre qui a obtenu son indépendance en juin 1960, a connu une période de grands troubles politiques et économiques de 1961 à 1965. Mais, depuis son accession à la présidence de la république, le Lieutenant-Général J.D MOBUTU, grâce à ses qualités de dirigeant et par une série de mesures, dont une réforme monétaire, a obtenu et réalisé, ceci est un fait reconnu de tous, des résultats extrêmement positifs dans le domaine de l'essor des industries minières et de l'organisation et de l'entretien de l'infrastructure.

Les relations entre nos deux pays, tant sur le plan politique que sur le plan économique, se sont renforcées depuis la visite officielle du Président Mobutu au Japon, en avril dernier. A cet égard, on ne peut pas dire que jusqu'à présent, les informations relatives à l'industrialisation ou à la situation économique de la République du Zaïre fussent suffisantes. Il était nécessaire de les faire connaître au Japon, et l'Agence de coopération technique en outre-mer a reçu mission du Gouvernement japonais d'organiser un voyage d'études.

La "mission d'études japonaises sur le développement industriel en Afrique" composée de huit personnes et conduite par Monsieur Tomijiro KIOOZAWA, directeur exécutif du Centre japonais du commerce extérieur, (JETRO), chef de mission, a effectué son voyage pendant deux semaines, fin février dernier. Cette mission, une fois sur place, a pu rencontrer et avoir des entretiens avec les personnalités des divers organismes officiels et privés, amasser une documentation, qui ont permis la rédaction de leur rapport de mission. Celui-ci a été rédigé au Japon, en dépit de l'insuffisance de la documentation ou des statistiques bien compréhensible, quand il s'agit des Etats encore jeunes, d'après ce qu'elle avait recueilli sur place.

Comme il a été dit plus haut, à une époque où nos relations de coopération s'intensifient, nous serions extrêmement heureux que ce document puisse être de quelque utilité pour notre collaboration économique et technique.

Nous tenons, enfin, à exprimer notre profonde gratitude envers toutes les personnes qui nous ont aidés et grâce auxquels nous avons pu achever ce travail.



Keiichi TATSUKE
Directeur Général

Agence de coopération technique
en outre-mer.

JICA LIBRARY



1018265[5]

LETTRE DE TRANSMISSION

Notre "mission d'études japonaises sur le développement industriel en Afrique" s'est rendue en République du Zaïre, Etat aux activités économiques dynamiques et riche en ressources variées, du 20 février au 10 mars 1971.

Le but de la mission était d'apprécier sur place le dynamisme et l'avenir plein de promesses de la République du Zaïre et de transmettre notre opinion au Gouvernement et aux industriels japonais, afin d'instaurer des relations de coopération durables et fructueuses pour nos deux pays.

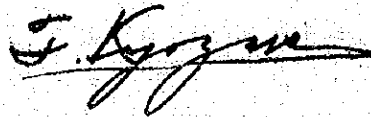
La durée de notre séjour était malheureusement par trop brève pour nous permettre de visiter chaque région, de rencontrer toutes les personnes se consacrant au développement national. Néanmoins, nous avons pu pleinement prendre connaissance et conscience de toutes les possibilités qui s'y offraient.

Nous avons essayé d'établir un rapport de la façon la plus précise possible et il sera remis au Gouvernement japonais. Ce rapport concerne essentiellement l'industrialisation de la République du Zaïre. Pour qu'il y ait industrialisation, la présence d'un marché et des matières premières ne sont pas des prémices suffisantes. Il existe tout un arrière-plan de facteurs dont il faut tenir compte. Ces divers facteurs sont le passé historique, la structure économique spécifique, les conditions énergétiques, celles des transports et ils orientent le processus du développement. Nous ne prétendons pas que ce présent document analyse tous ces facteurs, mais nous sommes heureux d'avoir réalisé le premier travail de synthèse sur l'économie de la République du Zaïre qui ait été fait au Japon.

C'est au cours de la rédaction que l'idée et le désir nous sont venus que cette étude soit également prise en connaissance par les Zaïrois. Ce document est un compte-rendu du rapport de mission. Cette étude se rapporte à ce que nous avons pu constater par nous-mêmes, sur place, de la conjoncture économique actuelle, ainsi que ce que nous pensons du programme d'industrialisation. Sur ce dernier point, nous parlerons aussi du projet d'aménagement du site d'Inga en cours d'élaboration.

Pendant notre séjour au Zaïre, nous nous sommes rendus à la ville de Kisangani dans la Province Orientale ainsi que dans la Province du Katanga où il y a une importante participation d'une entreprise japonaise. C'est pourquoi, nous avons ajouté quelques commentaires sur le développement de Province Orientale et du Katanga. Dans le chapitre relatif au Katanga, nous faisons une comparaison entre le processus de développement de Nihon Kogyo, société minière japonaise des plus représentatives dont l'expansion a eu d'importantes conséquences sur la modernisation et le développement industriel au Japon et le rôle de la GECOMINES dans l'essor du Katanga. Nous serions très heureux si cette étude pouvait donner une certaine suggestion pour l'industrialisation du Katanga.

Les relations qui existaient entre la République du Zaïre et le Japon étaient jusqu'à maintenant essentiellement commerciales. Nous sommes, avec la visite du Président MOBUTU en avril dernier, entrés dans une nouvelle phase de relations. Nous serions extrêmement flattés si notre modeste travail pouvait quelque peu contribuer à la compréhension mutuelle, au seuil de cette nouvelle étape de la coopération.



Tomijiro KYOZAWA

Chef de Mission

(Directeur Exécutif
Centre japonais du commerce extérieur)

TABLE DES MATIERES

	Page
I. ANALYSE SOMMAIRE DE L'ECONOMIE DE LA REPUBLIQUE DE ZAIRE	1
I-1 Passé historique et situation actuelle	1
I-2 Caractères spécifiques de la structure économique	1
II. CONDITIONS GENERALES D'INDUSTRIALISATION	3
II-1 Le transport	3
II-2 Conditions énergétiques	3
II-3 Situation minière	5
III. SITUATION ACTUELLE DE L'INDUSTRIALISATION	7
IV. MESURES DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL	10
V. QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA PROVINCE ORIENTALE	13
VI. QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE DEVELOPPEMENT DU KATANGA	22
VI-1 Situation économique du Katanga	22
VI-2 Développement des mines de cuivre et des industries connexes	23
VI-3 Développement industriel de la région de Hitachi autour de la mine de Nihon Kogyo	26
VI-4 Spécificité de la zone industrielle de Hitachi	32
VI-5 Comparaison du processus de développement du Katanga et de la région du Hitachi. Similitudes et différences	34

I. ANALYSE SOMMAIRE DE L'ECONOMIE DE LA REPUBLIQUE DE ZAIRE

I-1 Passé historique et situation actuelle

1) C'est à la fin du siècle dernier que le Congo entre sur la scène mondiale, depuis lors et jusqu'en 1959, il est connu comme une colonie belge. Pendant cette période de la colonisation, le Congo était un des pays d'Afrique où les investissements de capitaux européens étaient les plus nombreux et l'on peut dire que les fondements de son économie ont été dessinés dès cette époque.

2) La Belgique a procédé au développement du Congo en se basant uniquement sur les ressources minières et les produits agricoles de la Province Orientale. Cette méthode d'exploitation a créé la structure économique coloniale, encore en vigueur aujourd'hui.

3) Après l'Indépendance et après avoir réglé le tragique conflit intérieur, le Président Mobutu a rétabli et assuré la stabilité politique et économique. En ce qui concerne cette dernière, elle a été confirmée par le succès de la réforme monétaire radicale qui a permis de résorber, enfin, l'inflation qui sévissait depuis l'accession à l'Indépendance. On peut dire que les années 60 ont été une décennie de transition qui a permis d'obtenir l'indépendance politique et l'indépendance économique. En fait les désordres qui ont suivi l'Indépendance ayant duré assez longtemps, l'on doit dire que c'est plutôt la seconde partie de la décennie qui a été positive. Et ce seront les années 70 qui seront effectivement la décennie de l'essor national.

I-2 Caractères spécifiques de la structure économique

1) Bien que la République du Zaïre soit un Etat ayant une population importante et ait des ressources minières extrêmement riches, on ne peut pas affirmer que pour le moment toutes ces possibilités potentielles soient pleinement mises en valeur. Ce fait peut être constaté par la faiblesse du Revenu national.

2) On dit également qu'une part de la population vit de l'autoconsommation, c'est à dire hors d'une économie du marché. On estime qu'elle représente environ 10% du Produit national. Il s'avère indispensable de faire les efforts nécessaires pour intégrer cette population dans le circuit économique.

3) Ce sont les industries de cuivre et la métallurgie qui occupent une place importante dans les industries existantes. On peut supposer que cet aspect de la prédominance des industries minières sur les autres ne changera pas dans l'avenir. Il serait sans doute utile de faire développer autour de ce secteur minier considéré comme secteur pilote, des industries connexes.

4) Dans le secteur agricole, destiné essentiellement à l'exportation, certaines branches n'ont pas encore retrouvé leur niveau d'avant l'indépendance et cette situation ne manquera pas d'avoir des répercussions sur la croissance économique nationale. Dans ce secteur agricole, on peut distinguer trois catégories de produits: l'une destinée à l'exportation, une deuxième des produits commercialisés sur le marché national et la dernière catégorie des produits non intégrés dans un circuit commercial. L'intégration de celle-ci dans l'économie nationale reste comme problème à résoudre.

5) La part des industries manufacturières, la métallurgie exclue, n'est encore que de 5% dans le Produit national et ne sauraient, à part quelques secteurs, dont le textile, être un support de l'économie nationale. Toutefois avec l'aménagement du site d'inga et les diverses mesures d'industrialisation, on peut s'attendre à une transformation structurelle de l'économie.

6) Dans le commerce extérieur, les produits miniers et agricoles occupent 90% des exportations totales. Cette situation créée avant l'indépendance est toujours présente. Il faut signaler que la production agricole a diminué à cause de l'abandon de plusieurs plantations après l'indépendance et la part des produits miniers est devenue comparativement plus importante dans les exportations totales.

Parmi les Etats partenaires des échanges, la place de la Belgique est prédominante. Surtout en ce qui concerne les exportations, la Belgique avait institué un système où celles destinées même à des Tiers devaient obligatoirement passer par elle d'abord.

La balance commerciale enregistre régulièrement un excédent, ce, malgré la libération des échanges et cette stabilité doit être hautement appréciée.

II. CONDITIONS GENERALES D'INDUSTRIALISATION

II-1 Le transport

1) Ce qui caractérise les conditions de transport en République du Zaïre est l'importance de la navigation fluviale. Le Zaïre offre un réseau de voies navigables loin dans l'intérieur des terres, ce qui a permis la mise en valeur de ces régions. Mais on a eu trop tendance à ne compter que sur la navigation fluviale et n'attribuer qu'une importance secondaire aux réseaux ferroviaire et routier. C'est pourquoi, il n'existe pas encore de système de transports qui permette de traverser le territoire d'une traite et directement.

2) Il n'y a que quelques ports ouverts sur la mer extérieure, dont Matadi, mais il existe plusieurs voies d'accès vers les océans Indien et Atlantique qui passent à travers les états voisins. Il semble que le Gouvernement recherche à diminuer cette dépendance extérieure par l'entretien et la construction des routes nationales.

3) Si on considère les conditions générales de transport et la quantité des marchandises en circulation, on constate la dégradation du système et de l'organisation du trafic et la détérioration de l'infrastructure dues à la crise de l'après l'Indépendance. Les dégâts n'ont pas encore été suffisamment réparés. Cela signifie que le trafic fluvial a été réduit par rapport à l'avant indépendance et que la remise en état du réseau routier est en retard. Dans un Etat ayant une superficie aussi vaste que la République du Zaïre, les modes de communications entre les divers centres sont un élément clef du développement économique et il est urgent de restaurer les conditions de transports et d'en organiser un nouveau système.

4) Afin de diminuer la dépendance vis à vis des tiers dans le domaine du transport, le Gouvernement du Président Mobutu a un projet de construction d'un "réseau ferroviaire national" qui doit permettre la création d'un nouveau système de transport. Le Gouvernement japonais a envoyé dès 1967 une mission d'études qui a procédé à des études préliminaires sur le tracé de la ligne et par ailleurs, des ingénieurs des ponts et chaussées sont envoyés en coopération.

5) Accord a été conclu, lors de la visite du Président Mobutu au Japon en avril 1971, d'envoyer sur place une mission japonaise qui devra collaborer à l'exécution du projet de prolongement de la ligne Matadi-Banana. On peut espérer de la réalisation de ce projet qu'il assure l'ouverture de nouveaux ports maritimes de commerce extérieur et améliore les conditions de transport et participe ainsi de façon efficace au développement économique.

II-2 Conditions énergétiques

1) Les sources d'énergie actuellement existantes et exploitées sont l'électricité, le pétrole et le charbon, mais c'est l'électricité qui a une part nettement prédominante.

2) Situation de l'électricité

1. Presque la totalité de l'électricité produite est consommée par l'industrie minière et la métallurgie. La consommation domestique et la consommation du secteur manufacturier demeure encore faible.

2. Au point de vue de la répartition géographique, 80% de la production et de la consommation sont regroupées dans le centre minier du Katanga.

3. Au Katanga, une filiale de la Gecomines a construit une centrale hydro-électrique de puissance relativement grande.

4. Dans les provinces orientales et de Kivu, il existe des centrales hydro-électriques, mais à cause de l'absence d'un réseau de distribution et d'une demande énergétique que l'on n'arrive pas à regrouper, on y est encore obligé de produire de l'électricité avec des générateurs isolés de faible puissance.

5. Dans l'intérieur du pays, pauvre en houille blanche, quand il y a une demande électrique, on utilise des générateurs à diesel.

3) Le développement de l'énergie électrique sera dans le futur assuré par l'aménagement du site d'Inga. Le Zaire est connu comme un des fleuves au monde les plus riches en réserve d'eau et on évalue sa capacité potentielle de production électrique à 30 millions de K.W. Comme régions où une exploitation électrique est possible, il y a d'abord le site d'Inga, en aval de Kinshasa qui de loin est le plus important 80%, et ensuite des sites qui se répartissent sur les plateaux du Katanga et de Kivu. C'est pourquoi, il a été décidé par le Gouvernement que le projet d'Inga serait le projet prioritaire et on est en ce moment dans la première étape de son exécution.

4) A la fin des travaux de cette première phase, une centrale ayant une capacité de production de 300,000 K.W. doit être achevée en 1972. Le projet final qui tend à atteindre 30 millions de K.W. est en cours d'élaboration, mais après l'exécution de la première étape, le développement se fera en fonction du rythme d'industrialisation, probablement. En corrélation avec ce plan de développement, un projet d'industrialisation regroupant les secteurs consommateurs d'électricité est en cours de préparation. On parlera plus tard de ce projet et on signalera seulement ici qu'une disponibilité en énergie électrique bon marché et de bonne qualité devrait attirer l'attention générale sur la République du Zaire, qui mériterait largement qu'on la considère comme lieu d'implantations industrielles.

5) Le Gouvernement possède outre le projet d'Inga, d'autres projets de développement des ressources en houille blanche de Kivu, Kasai, Katanga qui sont certes moins ambitieux. Le problème qu'il faudra résoudre consiste à déterminer comment remplacer par une électricité meilleure marché les régions qui pour le moment

s'approvisionnement en électricité de coûts élevés produite par les diesels. C'est pourquoi, il semble intéressant parallèlement à la construction du projet d'Inga d'organiser les relations entre les villes de l'intérieur pour pouvoir étendre la zone de distribution et d'alimentation et augmenter la production. Il faudra faire aussi des études portant sur les ressources en houille blanche et sur le choix des sites adaptés à la production de l'électricité des régions autres que celui d'Inga.

11-3 Situation minière

- 1) La République du Zaïre est un des Etats au monde les plus riches en ressources minières et produit du cuivre, du cobalt, du zinc, du cadmium, de l'étain et du manganèse. On sait qu'il existe en plus, des réserves de minerai de fer d'uranium et du pétrole. Parmi ces produits, c'est le cuivre et ses sous-produits qui sont au centre de l'industrie minière. Les mines de cuivre sont regroupées dans la Province du Katanga et l'exploitation était pratiquement monopolisée par l'ex-Union Minière du Haut Katanga.
- 2) Mais, depuis que l'Union Minière a été réorganisée et est devenue la GECOMINES, d'autres entreprises participent aux projets d'exploitation du cuivre, tels sont le cas du développement de Musoshi par la SODEMICO ou celui de Tenke-Fugurume par un consortium britannique, américain, français et japonais. Le développement du Katanga a ainsi tendance, désormais, à se faire de façon diversifiée. Avec cette nouvelle orientation du développement et compte tenu des besoins de ces diverses entreprises, l'on peut penser que des bases pour l'établissement des secteurs connexes seront fondées.
- 3) Le Bureau de Recherche Géologique et Minier (B.R.G.M.) doit entreprendre une étude générale sur l'ensemble du territoire et la coopération du Japon sera possible.
- 4) C'est encore l'industrie minière qui devra soutenir l'économie de la République du Zaïre. L'industrie minière est en même temps une industrie qui fournit des matières premières et une industrie créatrice de la demande dans des secteurs divers. C'est pourquoi, il faut examiner avec un esprit concret comment relier l'essor de l'industrie minière avec celui des industries diverses. C'est un point important aussi bien pour le Katanga que pour la République du Zaïre.
- 5) Nous sommes pleinement conscients du rôle joué par GECOMINES (ex U.M.H.K.) dans le développement du Katanga. Nous parlerons plus tard de son processus de développement. Nous exprimerons ici, uniquement le vœu que la participation de Nihon Kogyo puisse contribuer à l'essor économique de Katanga. Le tableau ci-dessous indique le programme de développement de SODEMICO.

1. Quantité du minerai

Minerai en réserve à Musoshi:	11.000.000 T (teneur Cu 2,1%)
Quantifié en considération pendant la première étape:	3.000.000 T (teneur Cu 3,3%)

2. Importance des opérations (début des opérations prévu: Octobre 1972)

Quantité du brut traité: 140.000 T/mois

Quantité du cuivre:

1^{ère} à 5^{ème} année: 53.280 T/an

6^{ème} à 10^{ème} année: 43.848 T/an

3. Equipements productifs:

Puits, unités de triage, alimentation et distribution d'énergie électrique, ateliers de réparation mécanique, de bois, construction de routes, système d'alimentation et d'évacuation d'eau.

4. Equipements administratifs et sociaux:

Administration générale, écoles, hôpital, centre commercial, centre sportif, logements pour le personnel.

5. Magasins stockage et divers:

Embranchement avec la ligne de chemin de fer.

Tous ces investissements importants doivent être faits autour de Musoshi. Avec la réalisation de ce projet, on peut penser que se créera autour de Musoshi une ville minière. Le Gouvernement japonais compte fournir toute l'assistance nécessaire pour que les activités de SODEMICO puisse contribuer au développement économique du Katanga et prévoit pour le moment l'envoi dans un proche avenir d'une mission qui élaborera le programme de développement régional de Musoshi.

III. SITUATION ACTUELLE DE L'INDUSTRIALISATION

1) Les industries manufacturières, affinage métallique exclu, ne représentent que 5% du produit national. Les industries existantes sont concentrées dans la région de Kinshasa et dans la Province du Katanga, et l'industrialisation des autres régions est en retard.

2) Les industries manufacturières existantes sont les suivantes: Une industrie textile comprenant filature, tissage et teinture, une industrie alimentaire avec monotonerie, brasserie, sucrerie, transformation des huiles et graisses, une industrie de transformation de caoutchouc avec fabrication de chaussures, pneus et tubes de bicyclettes, une industrie chimique avec poudrerie, peinture, transformation de plastiques, des huiles et graisses et une industrie de transformation de métaux dont fabrications des câbles électriques, fils métalliques et chaudronnerie.

Mais pour tous ces secteurs, le nombre d'entreprises est réduit et la situation qui existe est soit une situation monopolistique, soit une situation oligopolistique.

3) Il existe des secteurs connexes de l'industrie minière, tels que machines de mines ou matériaux de mines. La demande dans ces secteurs est, pense-t-on relativement importante surtout dans la Province du Katanga, mais tous les travaux de réparation ou d'entretien sont effectués par l'atelier central de GECOMINES et n'apparaissent pas sur le marché.

Par ailleurs, la construction navale et la réparation des navires sont un secteur où il existe une demande importante à cause du rôle joué par le transport fluvial. Ce secteur est complètement dominé par le groupe Chanic.

4) La production d'objets divers à usage domestique est aussi concentrée à Kinshasa et au Katanga. Les autres provinces dépendent entièrement de ces deux régions, à part pour quelques articles produits par une industrie locale. Mais, même à Kinshasa et au Katanga on ne peut pas dire que toutes les branches soient implantées. On peut penser que compte tenu de la situation économique actuelle (niveau de vie, etc.), il reste pas mal de domaines qui devront être industrialisés.

5) Les travaux de M. Mutombo, dont "la liste des projets d'industrialisation de la R.D.C par zone énergétique" nous permet de prendre connaissance du plan d'industrialisation. D'après cette liste, on peut distinguer deux méthodes d'industrialisation, d'une part celle qui est en relation directe avec le projet d'aménagement du site d'Inga et d'autre part celle qui en est indépendante.

6) Si l'on examine la liste des projets liés à la réalisation du Projet d'Inga, on peut voir les projets suivants: construction d'unité d'affinage d'aluminium, d'engrais azotés, production du chlore, et de la soude caustique par électrolyse du sel fin, de carbure de calcium et de la chaux azotée, de chlorure de polyvinyl et d'insecticides chlorés.

Ce n'est pas par volonté délibérée de créer une zone industrielle concentrée mais c'est à cause de l'importance de la quantité d'électricité qui sera disponible que le développement industriel de la région d'Inga a été décidé. C'est peut-être une solution de penser à créer un combinat géographiquement regroupé autour de l'industrie chimique. Dans ce cas, il sera nécessaire d'aménager une infrastructure en fonction d'un plan général d'industrialisation: alimentation et distribution de l'électricité, système d'irrigation, construction de ports et estuaires, facilités, de transport, afin d'inciter les implantations d'usines. L'existence d'une énergie électrique abondante de faible prix peut devenir un élément clef du succès du Plan d'industrialisation.

7) Si on veut être plus précis sur le problème de l'infrastructure, on peut ajouter les points suivants. La réalisation du Projet d'Inga et le développement industriel qui en découlera, nécessiteront une administration organisée, adaptée aux équipements modernes pour assurer une opération continue, avec une bonne gestion de réception et d'expédition des matières premières et des marchandises, d'entretien des moyens de transports. Il faudra peut-être tenir compte, selon les cas, de la formation professionnelle et aussi de construire des logements et équipements collectifs sociaux pour le personnel.

8) D'après les conditions du marché, l'usine d'affinage de l'aluminium semble tournée vers les marchés extérieurs, de même que l'on n'aura pas à rechercher de débouché pour la soude caustique obtenue par électrolyse qui sera utilisée pour la production de l'aluminium. Mais pour les autres projets dont celui de la production d'engrais chimiques et de chlorure de polyvinyl, en principe destinés au marché national, il faudra faire des études précises pour savoir si le carbure de calcium, le P.V.C. et les insecticides seront compétitifs avec les mêmes produits d'importation, compte tenu de leurs coûts de production élevés. Il faut rappeler à cet égard que la demande nationale d'engrais, les engrais non azotés inclus, n'est encore que de 10.000 tonnes.

9) Les projets autres que ceux qui sont en relation directe avec l'aménagement du site d'Inga sont extrêmement intéressants car ils tiennent compte des particularités régionales. Ces projets qui sont plutôt, des projets petits et moyens, ont été élaborés en fonction de la spécificité régionale et de la demande qui y existe. On peut remarquer qu'un bon nombre de ces projets concernent Kinshasa et prévoient l'établissement d'industrie manufacturière d'articles à usage domestique; d'industrie alimentaire dont transformation de poisson, viande et légumes, minoterie, fabrique de verre et de céramique (fabrication de bouteilles et de vaisselle, carreaux de revêtement du sol, appareils sanitaires); fabrication de blocs de glace, de causses et des industries complémentaires des industries de base dont fonderie de mitraille, laminoir de petites dimensions, fabrication de clous et d'attache-tout, électrodes pour soudure. Ces deux tendances, création d'industrie manufacturière d'articles à usage domestique et celle d'industrie complémentaire de l'industrie de base sont présentes dans le projet d'industrialisation du Katanga. Mais pour les Provinces Equatoriale, de l'Est et de Kivu qui ne connaissent pas encore l'industrialisation, c'est surtout de Plan d'exploitation des ressources naturelles qu'elles attendent l'occasion de l'industrialisation.

10) Il semble possible de classer de façon suivante la stratégie fondamentale de l'industrialisation de la République du Zaïre:

1. Développement des industries de base dont industrie chimique et production d'aluminium en relation avec la réalisation de l'aménagement du site d'Inga.
2. Dans les régions autres qu'Inga et autour de Kinshasa et de Katanga, développement d'industrie alimentaire de transformation, de fabrication d'articles à usage domestique et des industries complémentaires des industries de base.
3. Dans les provinces Equatoriale, Orientale et de Kivu, à Bundunnu, exploitation des ressources naturelles de ces régions (poissons des lacs, gaz naturel, étain, caoutchouc, café et bois) et leur transformation.

11) Toutes ces stratégies fondamentales de développement semblent dignes d'une haute appréciation. Il sera nécessaire pour l'exécution et la réalisation de chacun d'entre eux qu'on procède à la rédaction de études approfondies. C'est surtout la compétitivité des produits nationaux avec les produits importés et l'extension des marchés qu'il faudra examiner, en tenant compte du principe d'un commerce extérieur libre, qui est un des éléments fondamentaux de la politique économique zaïroise.

IV. MESURES DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

1) L'existence d'un code des investissements ou celle du projet d'aménagement du site d'Inga nous indique la volonté et les efforts d'industrialisation du Gouvernement zaïrois. Mais il y a de nombreux problèmes qu'il faudrait résoudre pour réaliser le développement industriel. Ces problèmes sont, bien entendu, différents selon de projet en question, on parlera uniquement, ici, des points communs à tous les projets et à leur exécution.

2) Les problèmes traités ici ne sont qu'une petite partie de ceux qu'il faudrait régler, mais dont la solution est complexe.

1. Etroitesse du marché:

Le problème posé par un marché trop restreint est un problème commun à tous les pays en voie de développement. La mécanisation et l'automatisation des unités permettent de surtout réaliser une diminution des coûts de production par la production en masse des biens. Ce système requiert obligatoirement la présence d'un marché assez vaste pour pouvoir écouler ces articles. La solution généralement adoptée consiste à substituer par les produits nationaux, les biens importés. Autrement dit, quand un marché a été exploré et crée par les produits d'importation, on crée un secteur national correspondant à cette demande, qui remplacera l'importation. Il faudrait envisager en fait, de résoudre ce problème de l'extension des marchés de façon plus dynamique si on veut établir des industries modernes.

La République du Zaïre est un des Etats africains les plus peuplés. Il existe par conséquent un grand marché potentiel. Le problème est de savoir comment le rendre réel. Il faudra penser, comment intégrer la part de la population, présentement estimée à 10% du P.N.B. qui vit hors d'une économie du marché dans le circuit économique. Comme mesure à la solution de cette question, il faut organiser d'abord un bon réseau de transports pour faciliter le déplacement des personnes et les échanges des marchandises, et pour pouvoir regrouper les populations dispersées dans une vaste zone économique. L'extension du marché devrait permettre la naissance d'industries locales, qui à leur tour entraîneraient l'exploitation et la mise en valeur des nouvelles ressources naturelles, ce qui augmenterait le pouvoir d'achat des populations locales. On peut certainement affirmer que sur un territoire aussi étendu, une bonne organisation de transports peut devenir la base d'une activité économique dynamique.

A ce sujet, nous apprécions à leur juste valeur, les efforts fournis par le Gouvernement, relatifs au domaine du transport. Le Japon, conscient de l'importance de cette question, coopère aux projets d'extension du réseau ferroviaire Matadi-Banana, et de la construction de l'autoroute transafricaine.

2. Carence de système de distribution et des secteurs connexes:

Ce domaine requiert d'importants investissements initiaux. En cas d'insuffisance de l'organisation de distribution, le producteur est obligé de posséder son propre réseau de commercialisation, ce qui accroît ses coûts de distribution. De même qu'un développement insuffisant des secteurs connexes demande l'existence d'un service après-vente, d'entretien et de réparations, par conséquent d'un stock important de pièces au sein du producteur. L'occasion sera de plus en plus donnée aux grandes unités de production, capables d'assumer ces investissements initiaux de venir s'implanter en République du Zaïre. Une entreprise aussi importante que l'Union Minière, qui de part sa taille pouvait se suffire à elle-même, au lieu de développer les activités connexes, a su contraire, eu plutôt tendance à les freiner. Autrement dit, non seulement les activités commerciales, mais encore celles de l'entretien des unités, des réparations, de la fabrication de pièces étaient parfaitement assurées à l'intérieur de l'entreprise. L'Union Minière n'a guère joué le jeu d'un marché ouvert et libre. Il semble qu'on peut y voir l'exemple d'un mauvais circuit dû à une circulation insuffisante de capitaux et à l'absence de certains secteurs.

Mais, l'organisation d'un système de distributions, c'est à dire la formation de capitaux commerciaux, et l'établissement des secteurs connexes ne sont pas faciles. On peut seulement dire que c'est en renforçant les activités commerciales qu'on peut regrouper les marchés et en explorer de nouveaux, et que c'est l'expansion et la formation d'industries pilotes qui accéléreront le développement des secteurs connexes. Cela semble être le moyen de plus efficace de développement. Dans le cas présent, c'est l'industrie minière où le secteur des transports qui devraient jouer ce rôle moteur. Ces industries pilotes devront faire connaître leurs besoins auxquels répondront une offre de produits nationaux et cela devrait permettre d'accélérer le développement du secteur commercial. On devrait retenir ce mécanisme.

Il faut penser aussi aux possibilités de développement qui utiliserait d'abord, les ressources ou les secteurs déjà existants. Il faut que l'Etat adopte une politique industrielle pour accroître au maximum la transformation sur place des produits et augmenter la valeur ajoutée. Il faut aussi donner une possibilité du développement aussi bien technique qu'économique aux secteurs connexes. Il serait souhaitable que la formation du capital national se fasse dans ces conditions.

3. Introduction des techniques:

Des lectures diverses nous ont permis de prendre connaissance des efforts du Gouvernement en matière d'éducation. On ne peut cependant pas dire que la structure d'accueil soit prête pour l'introduction des techniques nouvelles. Il faut d'abord penser à la diffusion de l'enseignement général, de façon fondamentale. C'est le moyen le plus sûr, quoique modeste, de faire prendre conscience par les populations du "plaisir d'apprendre", "plaisir de travailler" et en fin du "plaisir d'améliorer son niveau de vie".

C'est en seconde étape que l'enseignement technique indispensable pour le développement industriel doit être envisagé. Les entreprises comme la GECOMINES ou l'OTRACO ont leur propre organisation de formation technique professionnelle dont le niveau est assez élevé. Mais pour les petites et moyennes entreprises qui ne peuvent pas avoir ce genre d'institution, il sera requis au Gouvernement de leur accorder son assistance. Pour faciliter l'introduction des techniques nouvelles, il faudrait fonder des laboratoires pour la normalisation des produits industriels, les examens d'analyse, les services d'examen et l'enseignement technique.

Il sera aussi indispensable de penser à développer ou à adapter les techniques aux conditions de développement propres à la République zairoise. Les techniques qui y seront appropriées seront, bien sûr, différentes de celles des Etats industriels. Par exemple, on préférera aux équipements qui permettent une diminution de la main d'oeuvre, ceux qui au contraire en requièrent davantage, des processus de fabrication qui permettent d'obtenir un grand nombre de produits en petite quantité à ceux d'une production massive. Il faudra aussi choisir les techniques qui permettent d'utiliser les ressources non encore mises en valeur, ou celles qui simplifient et normalisent processus et opérations.

4. On peut penser encore à d'autres facteurs qui freinent l'industrialisation. Nous espérons que des mesures seront prises pour leur analyse détaillée et qu'on arrêtera rapidement les dispositions nécessaires.

V. QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA PROVINCE ORIENTALE

- 1) Notre mission s'est rendue après Kinshasa, à Kisangani dans la Province Orientale connue depuis longtemps comme région exportatrice des produits agricoles. La raison de ce voyage se trouve exprimée dans l'allocution du Président Mobutu: Nous avons, nous aussi, pensé qu'il serait bon de faire connaître au Japon cette province où l'agriculture a été redressée et qui connaît les débuts d'un essor économique.
- 2) D'après le bilan de transports de l'OTRACO et si l'on considère la quantité des biens de marchandises transportés hors de la Province, et compare les résultats de 1959 à ceux des années 60, on constate que les années 60 sont une décennie de restauration économique et que certains secteurs n'ont pas été restaurés de façon satisfaisante.
- 3) Avant l'Indépendance, c'est la production et la culture des palmiers à huile, coton, café, hévéa dans des plantations qui étaient le support de l'économie régionale. La situation n'a guère changé. Au contraire, il semble qu'aucune industrie qui pourrait se substituer, ne soit apparue. La restauration de l'agriculture et l'accroissement de sa production auraient plutôt tendance à renforcer cette structure.
- 4) Il existe comme ressources du sous-sol, les mines aurifères de Kilo-Moto, exploitées depuis longtemps, l'oil-shell de Ponthierville et les grandes réserves du minerai de fer de Batwasende. Mais l'exploitation des mines de Kilomoto n'a pratiquement aucune influence sur l'industrialisation de la province et quant aux ressources de Ponthierville et de Batwasende, elles sont abandonnées pour le moment et leur mise en valeur laissée pour plus tard. Ainsi, il n'existe présentement à Kisangani comme activités industrielles que celles de brasserie, confection, scierie et fabrique de meubles.

Arrivée des marchandises au port de Kinshasa (transport fluvial)

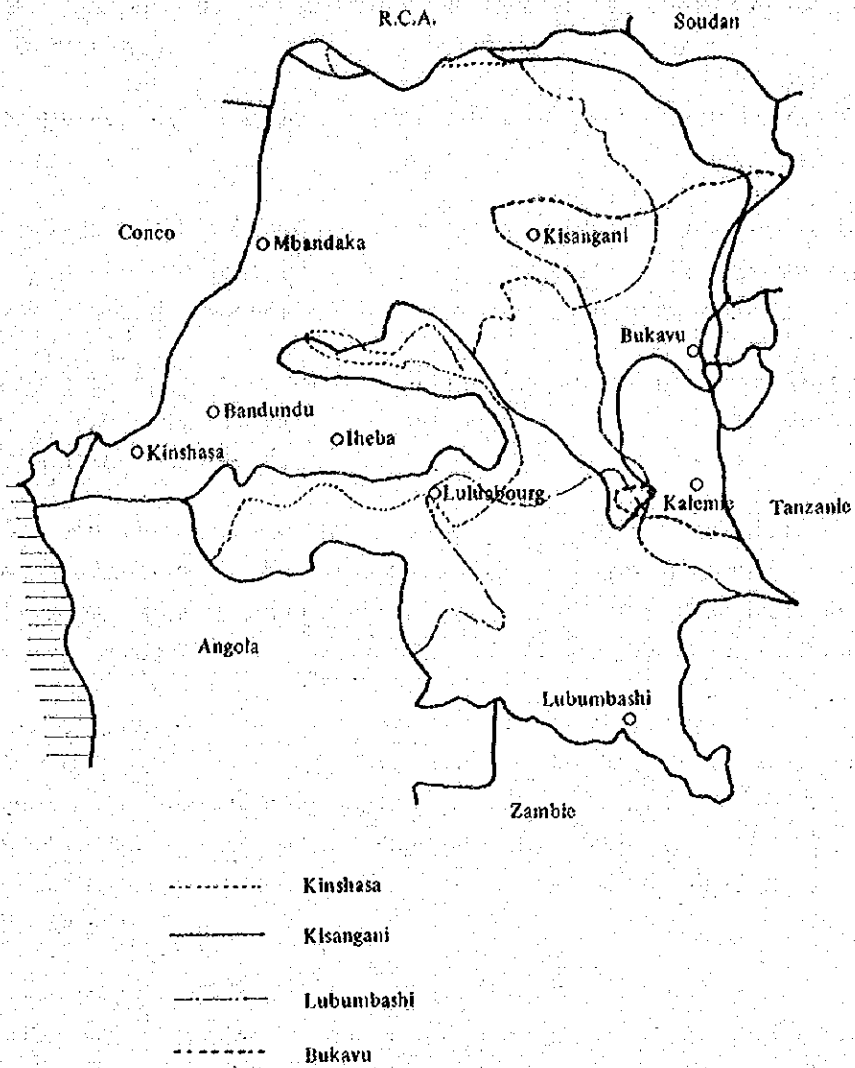
Source: OTRACO
Unité: Tonne

		Ara- chide	Noyau de palmé	Oil de palmé	Coton	Autre huiles	Bois	Café	Caout- chouc	Riz	Gâteau d'huile	Prod. miniers	Autres	Total
1959	Prov. Orientale	133	36.559	34.889	30.127	8.982	1.578	35.298	821	10.885	15.302	19.100	18.681	238.796
	Total Rep. Zaire	1.629	66.059	11.121	35.513	9.227	16.452	44.704	2.988	34.326	19.661	22.068	18.671	415.891
1969	Prov. Orientale	20	11.436	29.946	8.223	423	9.218	29.130	964	8.784	8.951	2.728	2.627	121.267
	Total Rep. Zaire	29	28.841	59.659	12.040	523	22.652	13.041	3.369	34.684	14.321	2.850	4.255	267.096

5) Si l'on regarde les conditions de transport, l'importance du réseau routier semble relativement plus grande que celle des autres provinces. Toute l'économie se repose sur la production et l'exportation des produits agricoles et tout le réseau d'expédition se dirige vers Kinshasa. Curieusement, si toutes les villes principales sont reliées à Kinshasa, elles ne le sont pas toujours entre elles. C'est pourquoi, il est difficile de considérer la Province Orientale comme formant un marché, mais il est certainement plus exact de dire qu'elle est un des éléments de la zone économique formée autour de Kinshasa. Cette situation constitue un autre frein au développement des industries locales.

6) Notre analyse des relations économiques de la Province Orientale avec les autres provinces nous fait penser que la Province Orientale semble posséder une zone économique assez vaste. Autrement dit, si l'on abandonne l'idée préconçue que c'est Kinshasa qui est le seul centre économique national et que l'on essaie de considérer Kinsangani aussi comme un centre économique, le réseau des voies fluviales formé par le Zaïre et la Lualaba en direction des provinces du Katanga et de Kivu, fait de Kinsangani un carrefour des échanges et des communications. Le tableau, ci-dessous, indique la zone de transports recouvrant une région ayant les mêmes tarifs de transport autour de Kinshasa, Kinsangani, Lubumbashi, Bukavu. L'emplacement de Kinsangani semble particulièrement privilégiée pour ses échanges avec les autres provinces, car Kinsangani regroupe par ses activités commerciales une partie de la Province du Katanga, en dehors de Kinshasa et de Bukavu. Il reste à déterminer comment profiter au maximum de cette position particulière.

Isocout de transport de 3,000 Francs 1960 a partir de villes principales



7) Dans les conditions de transport de la Province Orientale, il faut aujourd'hui parler du projet de la construction de la route transafricaine. Une équipe japonaise de pré-reconnaissance a déjà été envoyée à ce sujet sur place en août et Septembre 1971. Il faudra certainement faire des études sérieuses pour déterminer le tracé de la route. Pour le moment, on pense que les provinces Orientale et Equatoriale seront pratiquement traversées de part en part.

8) De la construction de cette route transafricaine, on peut prévoir les conséquences suivantes:

1. Si on arrive à relier les principales villes des provinces Orientale et Equatoriale, non seulement il y aura extension du marché, mais encore cela devrait créer un esprit de solidarité des régions qui formeront une zone économique.

2. Jusqu'à maintenant, les provinces Orientale et Equatoriale dépendaient de Kinshasa, on peut supposer que dans l'avenir ce sont plutôt des relations de complémentarité qui s'établiront.

3. La nouvelle région économique aura des ouvertures sur l'extérieur à l'est et à l'ouest. La structure de dépendance vis à vis de Kinshasa devra se modifier et l'influence de la capitale diminuer quelque peu. La construction de nouvelles voies de dégagement rendra possible l'exploitation des ressources encore inexploitées.

4. En dernier lieu, la construction de la route transafricaine modifiera pour une très large part le traditionnel régime des transports centré sur la navigation fluviale. Le transport fluvial possède cette particularité de regrouper les villes en aval et de les disperser en amont. La route devrait permettre de regrouper les villes ainsi dispersées en fournissant en même temps une voie de dégagement qui ne soit pas dépendante du Zaïre.

9) Le projet de la route transafricaine, qui, pense-t-on, aura les répercussions citées ci-dessous, nécessitera de nombreuses études jusqu'à ce que l'on entreprenne sa construction. Et, étant donné que les frais de construction seront énormes, les résultats de l'apport économiques seront certainement examinés avec soin et sévérité. Il importera aussi, de voir comment tirer profit, avec un maximum d'efficacité, de cette route considérée comme un des éléments clefs du développement de la région septentrionale du pays.

10) La Province Orientale qui bénéficiait de la navigation sur le Zaïre est une des régions qui ont été, parmi les premières, développées. La nécessité de transporter le coton cultivé dans la région a permis de relier l'Uélé à l'Itimbiri et au Zaïre grâce au chemin de fer Vici-Congo. Dès les années 1920, cette région est devenue le centre des plantations des cultures tropicales et cet élément ne doit pas être oublié quand on pense au développement économique régional.

11) On va essayer de classer ci-dessous, les méthodes de développement économique de la Province Orientale. Si l'on considère d'abord, l'organisation de l'accroissement de la production agricole, on distingue deux catégories de produits. L'une se constitue des produits destinés à l'exportation, l'autre celle prévue pour la consommation locale. Cette région est déjà organisée comme région productrice et exportatrice de l'huile de palme, coton, caoutchouc, café, mais si l'on tient compte de la détérioration à long terme des conditions de l'échange des produits primaires, on ne peut rester sans inquiétude sur l'avenir agricole de la région tournée essentiellement vers l'exportation. Il faudra améliorer la compétitivité de ces produits tant au point de vue de prix que de qualité pour ainsi se préserver les marchés acquis.

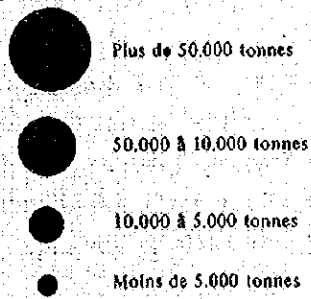
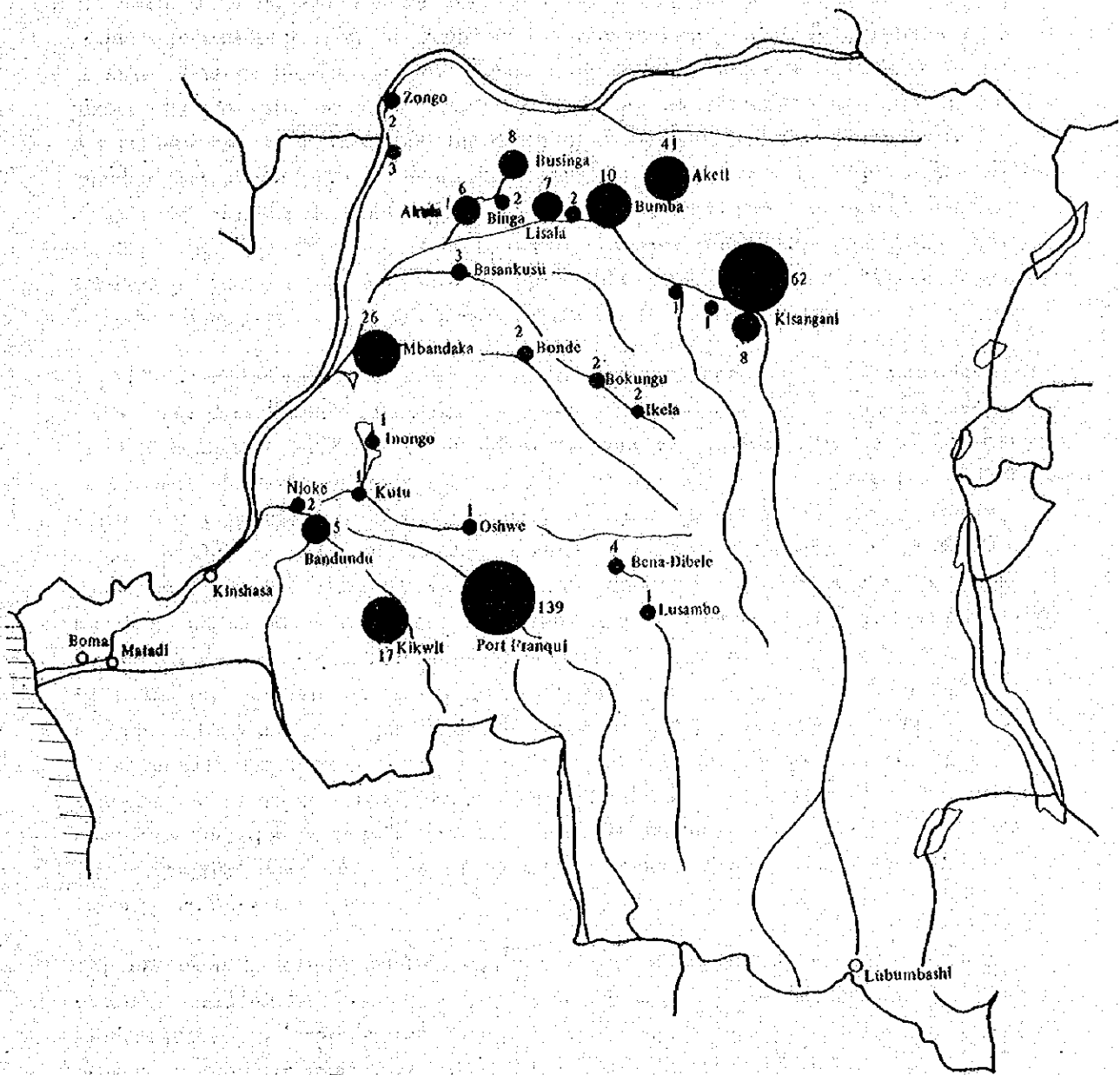
12) Il faut ensuite examiner les possibilités de transformer les produits agricoles sur place. Il n'existe dans la province Orientale pratiquement pas d'unité de transformation des produits agricoles. Il y a seulement des unités d'huilerie et de bobinage du coton. Actuellement, même quand il y a transformation des produits primaires, toutes les activités sont concentrées à Kinshasa. Il faudra, selon les produits, envisager de les transformer sur leur lieu de production, et de construire par exemple des ateliers de filature ou d'huilerie en fonction de la rentabilité économique.

13) Il faudra penser à créer aussi des unités de transformation pour les produits destinés à la consommation intérieure, tels que le manioc, le maïs, l'arachide, le riz, les fruits et légumes, le poisson et la viande.

14) Il faudra développer les industries des biens de consommation pour la zone économique qui se créera autour de la Province Orientale. Si les villes telles que Kinsangani, Akati, Isiro sont reliées, une zone de consommation devrait se former. Les plantations, si elles sont restaurées sous une forme nouvelle et avec d'autres méthodes, peuvent devenir une source de revenu monétaire pour la population ce qui inciterait la création spontanée d'industries locales des secteurs divers. Actuellement, beaucoup des biens de marchandises expédiés de Kinshasa sont destinés à Kisangani et Akati (cf; tableau ci-dessous). Les détails ne nous sont pas bien connus, mais il semble que ces envois comprennent pour une large part des articles ménagers divers et des vêtements. Ces articles sont, soit fabriqués à Kinshasa ou à Lubumbashi, soit importés. Une industrie manufacturière de petites et de moyennes entreprises pourrait s'installer pour certaines branches dans la Province Orientale où elle est pratiquement inexistante. Il faudrait entreprendre une étude de marché approfondie pour examiner cette possibilité.

15) Si on reprend ces points, plus en détail, il a déjà été mentionné que l'économie de cette région se reposait essentiellement sur l'exportation des produits agricoles et que les conditions des termes de l'échange ont tendance à se dégrader à cause de la concurrence que les pays en voie de développement s'exercent entre eux et de l'importance croissante prise par les produits synthétiques. Il est difficile de prévoir a priori jusqu'où ira cette tendance, mais de toute façon elle risque à long terme de bouleverser la structure économique de la Province Orientale.

Marchandises expédiées de Kinshasa vers les principaux ports



(Résultats 1970)

Unité: 1.000 T
Source: OTRACO

16) En raison de cette détérioration des termes de l'échange, le Gouvernement a décidé une importante réduction des droits à l'exportation des produits agricoles.

Mais, il faudra dans l'avenir augmenter la compétitivité par une diminution de prix et par une amélioration de la qualité et le Gouvernement devrait fournir des efforts dans ce sens. Pour le moment le Gouvernement dirige ses efforts vers la restauration des plantations. A cette occasion, il faudrait introduire les méthodes d'une gestion moderne des plantations. Il devra établir une organisation des cultures, de regroupement des marchandises, et de contrôle de qualité. Mais, il ne faut pas oublier que même si l'on obtient des produits de bonne qualité et à bas prix, ceux-ci ont un sérieux handicap causé par les coûts de transport de la région intérieure productrice au littoral. Les produits primaires ont généralement un faible prix unitaire, et il sera difficile de maintenir la compétitivité avec un prix qui puisse couvrir les frais de transport.

17) L'huile de palme est en tête des produits agricoles exportés. Les palmeraies sont concentrées dans la zone équatoriale en amont du Zaïre. La production était de 209.000 tonnes en 1968, dont 159.000 tonnes ont été exportés avec les 17.000 tonnes de l'année précédente en stock. La consommation nationale se compose des 30.000 tonnes destinées à la production du savon et de la margarine et de 50.000 tonnes utilisés comme produit de triage du minerai. L'huile de palme est pressée dans les plantations mêmes et c'est sous forme d'huile qu'elle est expédiée à Kinshasa où elle est traitée. Le noyau de palme pressé fournit une huile alimentaire de bonne qualité, du tourteau et du gâteau d'huile. Ces deux produits sont largement utilisés comme aliments pour bestiaux. Le noyau était exporté tel quel avant l'Indépendance, mais depuis, l'exportation en a été interdite. L'on n'exporte que l'huile du noyau de palme ou le gâteau d'huile. Mais on ne produit pratiquement pas d'huile de noyau dans la Province orientale, mais à Kinshasa où les noyaux sont assemblés. Il est difficile de dire a priori s'il est préférable que cette opération se fasse à Kinshasa ou sur le lieu de production. On peut seulement dire qu'il existe des bases suffisantes dans la Province Orientale pour qu'on développe une industrie d'huile et de graisse.

18) Le coton est cultivé depuis longtemps le long de l'Uélé, autour d'Isiro et c'est encore aujourd'hui la culture principale de la région. Il y eut une période après l'Indépendance où la production du coton avait diminué et il fallut même en importer, mais la situation s'est redressée depuis 1969. On dit que le coton de cette région à un prix relativement faible sur le marché à cause de son fibre court. C'est pourquoi, pour soutenir la concurrence avec les autres Etats producteurs, il faudra améliorer la qualité du coton. Une industrie textile nationale utilisant le coton national s'est relativement développée. Les principales entreprises sont AMATO, FILTISAF, UTEXO implantées à Kinshasa ou à Lubumbashi, Dans la Province Orientale, productrice, il n'existe qu'une usine de bobinage. Tous les produits textiles utilisés dans la Province Orientale, sont achetés à Kinshasa.

19) La culture de l'hévéa aussi a commencé pendant l'époque coloniale et le caoutchouc est destiné à l'exportation. Les plantations sont concentrées dans la région équatoriale, sur les deux rives du Zaïre, c'est à dire autour de Kisangani, Bukundu, Batwasende, Ikela, Opala. La quantité totale exportée était 40.000 T en 1959, il y eut ensuite une période de baisse de production, mais le niveau d'avant l'Indépendance a été retrouvée en 1968. On traite le latex sur place pour en obtenir des feuilles et c'est sous cette forme que le caoutchouc est expédié. La consommation intérieure totale (1200 - 1500T/an) est surtout composée par BATA (fabrication de chaussures) et Splender (pneus de bicyclette). Le caoutchouc rencontre non seulement la concurrence des autres pays producteurs, mais encore, celle du caoutchouc synthétique qu'on ne peut plus ignorer. L'industrialisation de polyisoprène menace la coexistence des caoutchoucs naturel et synthétique qui existait jusqu'à maintenant. Dans ce domaine encore, il faudrait améliorer la qualité et diminuer le prix.

20) Le café et le cacao sont également cultivés pour l'exportation. Il y a également des cultures assez importantes du manioc (1.000.000 T), du maïs, d'arachide, du riz et des bananes pour la consommation intérieure. Il sera indispensable de penser à installer dans la région une industrie alimentaire de transformation (minoterie, huilerie etc.) qui traite les produits destinés pour le moment à l'autoconsommation. La terre autour de Kinshasa étant pauvre, on peut essayer de faire de la Province Orientale celle qui fournit les denrées alimentaires aux régions en aval du Zaïre et de la faire développer dans ce sens.

21) Le bois est aussi une ressource importante de la région. L'abattage se fait à Mayumbe, autour du lac Léopold II, dans la Province Equatoriale le long du Zaïre et dans la Province orientale. Presque tout est destiné à la demande intérieure, seule une partie est exportée. Toutes les forêts du bassin du Zaïre sont encore inexploitées, les espèces d'arbres sont nombreuses, et on peut dire que ces forêts attendent d'être prochainement mises en valeur. Pour le moment le bois est exporté soit sous forme de troncs, de bois de service ou de contre-plaqué. Les troncs sont généralement envoyés à Kinshasa. Nous avons visité une scierie à Kinsangani où l'on traitait des bois de dureté différente, comme l'aphromosia et le lumba et il y avait aussi bien des bois précieux que des bois à pâte à papier. Ces bois semblaient peu attaqués par les insectes.

22) Si on veut établir une industrie de bois dans la Province Orientale, il semble qu'il serait bon que, d'une part on envoie les troncs à Kinshasa, peu pourvu en ressources en bois, et d'autre part qu'on établisse dans la région des scieries et des fabriques de meubles pour la demande locale.

23) Nous avons jusqu'ici parlé du développement de la Province Orientale en fonction de ses riches ressources primaires essentiellement. Il convient en dernier lieu de penser à la nécessité qui apparaîtra sans aucun doute de produire sur place, quand une vaste zone économique sera constituée autour de Kisangani, les articles divers à usage domestique et les matériaux de construction qui, pour le moment viennent presque entièrement de

Kinshasa: La nécessité apparaîtra aussi de penser aux réparations des divers appareils de transport, cela peut être le début d'une industrie mécanique.

La Province Orientale était classée jusqu'à maintenant comme région productrice des produits agricoles destinés à l'exportation. Cette situation ne changera certainement pas dans l'avenir. Mais quand les conditions de transport seront améliorées et que cette région se sera constituée en une zone économique, ce sera peut-être alors le commencement d'un nouvel essor.

VI. QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE DEVELOPPEMENT DU KATANGA

VI-1 Situation économique du Katanga

1) La particularité de la structure économique du Katanga est la place dominante de l'industrie minière. Celle-ci s'est développée le long de la "ceinture du cuivre", (copper belt), en direction de la Zambie. On trouve du cuivre, les sous-produits du cuivre, du cobalt, du zinc, du cadmium. Comme autres ressources, il y a du manganèse en grande quantité et de l'étain dans le sud ouest de la Province. L'exploitation de ces mines a commencé au début des années 50.

2) L'activité minière principale est le cuivre dont l'abattage était monopolistiquement assuré par l'Union Minière du Haut Katanga aux capitaux belges. On ne peut parler du développement Katangais, sans parler de l'Union Minière.

3) L'Union Minière a accéléré le développement de plusieurs villes minières autour de Lubumbashi. Elle créait des entreprises diverses aux activités connexes des siennes et vivait ainsi en circuit fermé. L'accroissement de la population des villes a permis l'apparition d'industries locales. C'est dans ces conditions que Lubumbashi est devenu le centre d'activités de l'Union Minière et une ville aussi industrialisée que Kinshasa où de nombreuses industries manufacturières se sont implantées.

4) L'industrie minière katangaise n'a pas subi trop de dégâts pendant le conflit intérieur et a continué à poursuivre son expansion. En 1967, l'Union Minière a été démembrée, réorganisée et devenue la GECOMINES. Cette réorganisation a intéressé le monde entier.

5) L'agriculture ne produit pratiquement pas de produits pour l'exportation, mais des denrées destinées à la population locale, dont le manioc, le maïs et le blé. Il existe une industrie de transformation d'huiles et de graisses pour l'huile de palme (savonnerie, etc.) en provenance de Kasai.

6) L'industrie mécanique est très développée par rapport aux autres provinces. On y trouve: transformation des métaux, fonderie, chaudronnerie, fabrication des boîtes de conserve, de câbles électriques. La GECOMINES possède un important atelier central qui peut aussi bien assurer les travaux de fonderie que ceux de l'usinage, mais ce domaine est relativement fermé.

7) L'Union Minière avait pour ses propres besoins créé des filiales dans des branches diverses et celles-ci sont devenues les principales entreprises katangaises. Quand elles étaient des filiales de l'Union Minière, elles formaient un secteur clos mais, depuis la restructuration de la GECOMINES, il leur est devenu possible de se développer de façon autonome avec une participation financière de l'Etat.

8) Comme autres industries, il y a une industrie textile avec fabrication de matelas, tissage, teinture, tapis, une industrie alimentaire dont la laiterie, la brasserie, la transformation de poissons, fabrication des blocs de glace, ainsi qu'une industrie manufacturière des biens ménagers courants. Tous ces secteurs connaissent un certain développement et font du Katanga, une des régions possédant le plus grand nombre d'industries diverses.

9) L'organisation des transports a pour principal but de transporter à l'extérieur de la Province, les produits miniers et il y a plusieurs voies d'accès vers les ports extérieurs. Le Gouvernement cherche à mettre en état les "routes nationales" celles-ci doivent permettre d'accéder aux ports extérieurs à travers le territoire national et on envisage la création d'un réseau ferroviaire comme échangeur by-pass du réseau fluvial de Kasai. Le Gouvernement japonais, a déjà envoyé une mission d'études pour ce projet et donne des recommandations sur le tracé de la ligne ferroviaire.

10) Il existe un réseau et des voies d'échange des biens et marchandises avec les autres provinces. Le parcours, le plus souvent emprunté passe par l'Angola, la voie Port Francqui - Kinshasa et celle du chemin de fer rhodésien ont une importance égale du trafic, il existe enfin la liaison B.C.K. et C.F.L. On peut ainsi, dire que si la Province Orientale dépend économiquement de Kinshasa de façon extrême, le Katanga, quant à lui, forme une entité économique relativement autonome.

11) Les produits transportés hors du Katanga sont pour la plupart des produits miniers, mais parmi les biens transportés entre B.C.K. et C.F.L., on remarque la présence d'une quantité assez importante d'articles fabriqués au Katanga. On constate ainsi que le Katanga joue également le rôle du fournisseur de produits industriels pour les provinces voisines.

VI-2 Développement des mines de cuivre et des industries connexes

1) Le processus de développement de l'Union Minière:

C'est au XXème siècle que les Européens s'intéressent à la Province du Katanga pour sa richesse des ressources minières. Le C.S.K. (Comité Spécial pour le Katanga) crée en 1900 confie à la société britannique, la T.C.L. de commencer l'abattage des mines. Par la suite, sur l'ordre du roi des Belges, cette activité est reprise et poursuivie par l'Union Minière du Haut Katanga, créée avec une participation financière du C.S.K. et de la T.C.L.

L'Union Minière choisit la première mine à Etoile, près de Lubumbashi comme lieu d'emplacement., en fonction des possibilités de prolongement de la ligne du chemin de fer rhodésien. L'Union Minière commence en 1909 la construction de l'affinerie de Lubumbashi comprenant aussi une centrale électrique,

un atelier mécanique, des fossés d'irrigation, des bâtiments administratifs, des logements pour les européens, des campements pour le personnel local, un hôpital. A l'époque, le Katanga était menacé par la maladie du sommeil, en plus il y avait pénurie de denrées alimentaires et des matériaux divers. Le seul mode de transport possible était celui par caravanes. Ainsi, la situation n'était pas particulièrement séduisante pour les européens. Mais quelques européens en escomptant sur la construction du chemin de fer au Katanga ont entrepris d'exploiter le mine à l'Étoile. A titre de référence, le nombre d'européens habitant la région était seulement de cinquante ou de soixante et tous les logements, hôtels et magasins inclus, étaient des cases faites d'argile et recouvertes de feuilles séchées. Telle était la situation 60 ans auparavant. C'est en Septembre 1911 que le chemin de fer de la Rhodésie a été prolongé jusqu'à Lubumbashi. Depuis, Lubumbashi pouvait facilement être ravitaillé en denrées alimentaires et en divers matériaux et de nombreux blancs ont commencé à s'y installer et l'abattage des mines de cuivre est devenu effectif. En juin 1911, un four de fusion est allumé à Lubumbashi, le second four Waterjacket et le four à coke commencent à fonctionner en 1913. La production du cuivre passe de 998 T en 1911, 2.492 T en 1912, 7.407 T en 1913 et en 1914 elle est de 10.722 T. La première guerre mondiale a accru les demandes en cuivre, l'Union Minière en accélérant la mécanisation décide d'augmenter la production et commence l'abattage dans des mines nouvelles et à augmenter le nombre des fours waterjacket. En 1919, l'Union Minière distribue des dividendes pour la première fois. Mais en 1920, il y eut en même temps que la crise économique mondiale et la dégradation du prix de cuivre, des grèves au chemin de fer rhodésien et à l'Union Minière qui diminuent la production. L'Union Minière décide de traverser cette crise par une diminution de prix en accroissant la production et réussit ce pari. Si en 1918, la production du cuivre de l'Union Minière était de 18.762 T en 1921, elle est de 30.469 T en 1922, 43.362 T en 1923, 57.886 T en 1924, 90.104 T en 1925, La production est ainsi quadruplée en six ans. Le projet d'extension d'usines de Panda et Likasi prévoit la création des unités de triage, d'électrolyse, de production d'acide sulfurique, de transformation des huiles et graisses utilisées pour le triage, construction de four à réverbère, four électrique pour le cobalt, atelier mécanique central, laboratoire de recherches et d'essais et la création de nombreuses entreprises connexes. En 1921, l'atelier de triage ayant une capacité de traiter 100 mille tonnes par mois est construit à Panda. On commence à produire de l'étain, (l'Union Minière produit de l'étain jusqu'en 1945). En 1922, la COFOKA est créée dans le but de fournir des logements au personnel, de plus GECOMINES crée avec d'autres entreprises une entreprise charbonnière à Luena. En 1923, 1924 après de longues années de recherche, le four d'électrolyse du cobalt est terminé et le Congo devient le premier producteur mondial du cobalt. La SOGEFOR est créée en 1925 avec des capitaux investis par la société belge, Electric at Traction et l'Union Minière, pour construire une centrale hydroélectrique et alimenter les unités d'électrolyse de Panda, grandes consommatrices du courant

électrique. Comme les unités de triage et de traitement chimique nécessitent des produits chimiques, SOGECHIM est créée en 1928, et à Panda et Likasi, on construit des unités d'hydrolyse de l'huile de palme, d'acide sulfurique en 1929. Ces unités forment les premiers fondements de l'industrie chimique au Katanga. Par ailleurs, cette même SOGECHIM crée une unité de purification d'eau pour fournir de l'eau potable au personnel. En 1920, le nombre total du personnel est de 900 BLANCS et de 12.000 employés indigènes. En 1929, on crée les Minoteries du Katanga pour approvisionner le personnel en farine. Par ailleurs, la mécanisation des mines fait apparaître la nécessité d'avoir sur place des ateliers de réparation mécanique et de fabrication de pièces et on construit un atelier mécanique central pouvant assurer les activités de fonderie, chaudronnerie, construction mécanique et moulage en 1929. C'est aussi en 1929 qu'on établit une division de recherches et d'essais. Toutes ces entreprises filiales de l'Union Minière ont été créées en fonction de leur complémentarité avec les activités de celle-ci. Elles sont maintenant devenues des entreprises représentatives du Katanga, et leur importance relate le rôle joué par l'Union Minière dans le développement du Katanga.

Les années 1920 ont été une période de consolidation de l'Union Minière. Le nombre du personnel Blanc est passé de 784 fin 1922 à 2271 en 1929, et à partir de 1928 les dispositions diverses prises pour fixer le personnel local, construction de logements pour leurs familles, organisation d'enseignement, assainissement du site commencent à porter leurs fruits. La grande crise de 1929 a eu des répercussions aussi sur l'Union Minière, le stockage et la baisse de prix du cuivre obligent la diminution de production, et la production tombe de 139.000 T en 1930 à 120.000 T en 1931 et à 54.000 T seulement en 1932. L'usine de triage et de four à réverbère doivent être fermés, le four à électrolyse du cobalt arrêté, et à Jadotville, le laboratoire est provisoirement clos. Les conséquences portent aussi sur les filiales, la mine de charbon de Luena arrête sa production en 1932, SOGECHIM retarde l'exécution de son projet d'extension. Il faut signaler que même pendant cette période de crise, la SOGELEC qui établit le réseau de distribution d'électricité à Lubumbashi et à Jadotville et en 1932, le SUDKAT est créé pour l'abattage du manganèse et du plomb.

La situation économique est rétablie en 1935 et les activités retrouvent leur dynamisme. De nouvelles couches du cobalt, étain, cuivre, manganèse, plomb sont découvertes. La production du zinc commence en 1936. La seconde guerre éclate en 1938 et on arrête un programme d'accroissement de la production, et on agrandit les mines de Kolwezi, Musonoi, Ruwi. Le manque de matériel dû à l'arrêt des importations a été un frein pour la réalisation du projet. L'atelier central a joué un rôle important et dynamique pendant cette période. L'Union Minière poursuit son développement après la guerre et crée la METALKAT pour l'affinage du zinc en 1948.

Le tracé historique de l'Union Minière permet de voir comment dans une région où il n'y avait rien, elle a su créer une industrie minière, et les secteurs connexes, grâce à son établissement.

VI-3 Développement industriel de la région de Hitachi autour de la mine de Nihon Kogyo

On peut voir aussi au Japon, le cas d'un développement régional réalisé autour d'une mine de cuivre. Le processus de développement et les répercussions sur l'économie régionale dépendent de nombreux facteurs. Il nous a semblé que si l'on analysait ces divers facteurs, on pouvait fournir peut-être une suggestion des possibilités du développement économique du Katanga. On va décrire ci-dessous le modèle de développement de la région de Hitachi autour de la mine de Nihon Kogyo.

La ville de Hitachi qui se situe à 150 km au nord de Tokyo, est la ville où est née Nihon Kogyo, entreprise minière la plus représentative du Japon. C'est là aussi où se trouve la principale usine de Hitachi Seisakujo, également un des constructeurs des plus représentatifs du matériel électrique lourd. Cette dernière a démarré comme atelier de réparations de Nihon Kogyo. La ville de Hitachi compte 190.000 habitants et son économie se repose pour une très large part sur ces deux grandes entreprises.

Le développement réel de la ville commence à peu près en même temps que celui du Katanga. Ce n'était qu'un petit village, quand Fusanosuke Kuhara rachète les mines de cuivre d'Akazawa et commence l'abattage sur une grande échelle sous le nom de Hitachi Kozan (nom initial de Nihon Kogyo). Par la suite, à cause de la richesse de ses réserves et de son emplacement particulièrement privilégié au point de vue de transports, et de disposer sur place de la production de la pierre à chaux et à proximité les mines de charbon de Joban ont été des facteurs favorables à un rapide accroissement de la production. F. Kuhara était un entrepreneur avisé, qui pour pouvoir réduire les coûts de production a fait construire dès le départ, une affinerie de grandes dimensions, achetait du minerai des autres petites et moyennes mines, qu'il regroupait pour le traiter et ainsi a réussi à créer une mine moderne dotée d'équipements mécaniques modernes. En 1905, année du rachat des mines d'Akazawa, Kuhara obtient la concession d'eau pour pouvoir produire de l'électricité. Deux ans plus tard, en même temps que la construction d'un nouveau four à air forcé, commence celle d'une centrale électrique à Nakazato. Il fait aussi construire cette même année, une usine de constructions des machines des mines à Tsukudajima, à Tokyo. En 1908, c'est la création d'un atelier de réparations d'appareils électriques qui, après expansion, deviendra plus tard, Hitachi Seisakujo. En 1909, la ville de Hitachi et celle de Daiuin où se trouve l'affinerie sont reliées par une ligne de chemin de fer électrifiée. En 1909, pour appliquer un mode de raffinage concentré, on construit une affinerie de grandes capacités. C'est, cette année aussi que démarre l'école des mines destinée à la formation du personnel. En 1911, l'usine d'affinage électrolytique est déplacée et la fin de la construction de l'usine d'acide sulfurique et du nouvel atelier de réparations permettent d'accroître la production. L'année suivante, Hitachi Kozan devient Kuhara Kogyosho.

TABLEAU COMPARATIF DES ETAPES DE DEVELOPPEMENT DE L'UNION MINIERE ET DE NIHON KOGYO ET DE LEUR PRODUCTION DE CUIVRE JUSQU'EN 1928

Année	NIHON KOGYO			UNION MINIERE	
	Production totale Japon	Product Nihon Kogyo	Etapas du développement	Product	Etapas du développement
1905	35.495 ^t	21 ^t	Rachat des mines d'Akazawa par P. Kuhara concession d'eau		
1906	37.431	265			Création de l'Union Minière du Haut Katanga
1907	38.761	801	Centrale électrique de Nakazato Démarrage du four à air forcé à Motoyama Atelier de const. mécanique de Tsukuda-jima.		
1908	40.977	1.902	Atelier de réparations électromécaniques Electrification de la ligne ferroviaire.		
1909	46.228	3.910	Affinerie de Daiyūin-Ecole de mines.		Affinage de Lubumbashi
1910	49.772	4.848			
1911	54.335	4.774	Affinerie électrolytique-Usine de l'acide sulfurique-Création de Kuhara Kogyosho-Autonomie de Hitachi Seisakujo.	998 ^t	Four de fusion ligne de chemin de fer à Lubumbashi.
1912	63.892	8.024		2.492	
1913	68.049	10.234		7.407	Production industrielle.
1914	71.691	10.267	Exploitation du champ pétrolifère. Grande cheminée. Unité de triage.	10.722	Augmentation de la production et mécanisation à cause de la guerre.
1915	76.898	14.209	Envoi des étudiants à l'étranger. Triage du Pb, Zn	14.042	
1916	101.787	19.860	Rachat de la plantation de Tawao (Hévéa) Affinerie à Sagaseki.	22.167	Abattage à Likasi
1917	109.055	37.072	(Troubles du riz)	27.462	
1918	90.874	27.785	Tsukudajima devient Hitachi Seisakujo.	20.238	
1919	81.615	21.495		20.238	Première distribution des dividendes.
1920	69.344	16.044	Hitachi Seisakujo devient S.A.	18.962	Baisse des prix du cuivre, 900 employés blancs et 12000 employés indigènes à l'UM.

Année	Production totale Japon	Product Nihon Kogyo	Etapas du développement	Product	Etapas du développement
1921	56.192 ^t	11.033 ^t		30.464	Projet d'extension, production de l'étain.
1922	55.224	11.017		43.362	Création de COFOKA, Sté charbonnière de Luena.
1923	60.053	14.979		57.886	Pour à électrolyse du cobalt
1924	63.241	15.500		85.570	Production du cuivre.
1925	66.911	16.632		90.104	SOGEFOR.
1926	68.144	16.388	Acide arsénieux à Sagazeki, Mutuelle d'assurance-santé.	80.639	
1927	67.757	16.579	Mécanisation du triage-Cvéat, Hitachi Deuryoku	89.156	Atelier mécanique central est achevé Creat. des Minoteries du Katanga.
1928	68.840	17.392	Débuts de Nihon Sangyo (Nissan Konzern)	112.456	Associat, profess des ind. chimiques de Katanga Hydrolyse des graïssés.

F. Kuhara a réussi à fonder jusqu'en 1912, les bases de l'industrie minière japonaise moderne, en pratiquant la diminution des coûts de revient, grâce à l'introduction des machines modernes et à la réalisation de grands projets qui auraient pu paraître aventureux. On peut suivre l'expansion continue de cette époque à travers l'accroissement suivi de la production de cuivre, de 21 tonnes en 1905, elle passe à 801 tonnes en 1907, 1902 tonnes en 1908, 3910 tonnes en 1909 et la production enregistrée est de 10.234 tonnes en 1913.

La première guerre mondiale qui éclate en 1914 a une grande influence sur l'économie japonaise et l'extension des marchés aussi bien intérieurs qu'extérieurs avec l'augmentation des prix de cuivre portent à Kuhara d'énormes bénéfices. Profitant de cette prospérité, Kuhara pense se diriger vers une gestion diversifiée et entre 1919 et 1920, il rachète de nombreuses mines japonaises, non seulement de cuivre mais encore d'or, d'argent, du plomb, du zinc commence l'exploitation d'un champ pétrolifère et des mines à l'étranger. Il rachète la plantation de l'hévéa de Tawao à Bornéo et crée une société commerciale. Il fait aussi introduire les techniques modernes d'abattage, du triage, d'affinage et d'affinage électrolytique dans les mines déjà exploitées. Mais cette prospérité ne peut survivre à la dégradation du cuivre qui a suivi la grande crise économique, le plan d'expansion par une gestion diversifiée stagne et Kuhara se retire, remplacé par Gisuke Ayukawa. Ce dernier fonde la société "Nihon Sangyo" qui regroupe 78 filiales dont Nihon Kogyo, Hitachi Seisakujo, Nissan Jidosha, Nihon Kagaku Kogyo et forme la

"Nissan Konzern". Ce que l'on doit retenir de la période est que Hitachi Seisakujo, déjà entreprise autonome à cette date, s'est développée grâce à l'arrêt de l'importation des machines. En 1920, elle devient une société anonyme. L'existence de la mine et la création de Hitachi Seisakujo orientent le développement de la région vers la formation d'un combinat cuivre-appareillage électrique. Si on reprend plus en détail l'histoire de développement de Nihon Kogyo, on doit tout d'abord relever la relation entre Nihon Kogyo et sa division de construction électromécanique, qui par la suite deviendra Hitachi Seisakujo. Le développement du secteur de la construction électromécanique commence avec la construction d'un atelier de réparation électrique près de la principale mine de Hitachi. Dès sa fondation, Hitachi Kozan prend l'option d'utiliser l'énergie électrique comme force motrice de machines des mines. C'est ce qui explique qu'il y avait de nombreuses réparations de moteurs et de transformateurs et qu'en 1911, on construit une usine d'appareils électriques qui démarre l'année suivante. Le fait qui mérite d'être retenu est que dès cette année, l'usine reçoit une commande extérieure de 20 transformateurs. Ceci laisse déjà prévoir que tôt ou tard, cette usine allait se séparer de Hitachi Kozan. L'année suivante en 1912, l'usine prend son autonomie sous le nom de Hitachi Seisakujo de Kuhara Kogyosho avec 400 employés. Mais à l'époque, le marché japonais d'appareils électriques était restreint et la technique japonaise bien imparfaite, et même pour Kuhara Kogyosho, il était plus avantageux d'acheter du matériel importé. Mais qu'en dépit de ces faits, le secteur se soit développé s'explique par les circonstances suivantes: les années 1900 ont été le début de la production électrique au Japon et l'arrêt des importations pendant la première guerre mondiale a accéléré leur substitution par les produits japonais. En 1920, Hitachi se sépare complètement de la mine, se constitue en société anonyme et compte 2800 employés. Depuis, Hitachi Seisakujo construit les usines diverses d'appareils électriques, usine de câbles, usine de Kaigan, usine de Taga, de même qu'il étend ses activités au domaine immobilier, de transports, d'irrigation, du gaz, pour détenir une place prépondérante dans l'économie régionale. Plusieurs centaines de petites entreprises sous-traitantes, fabriquant les pièces des machines se sont créées.

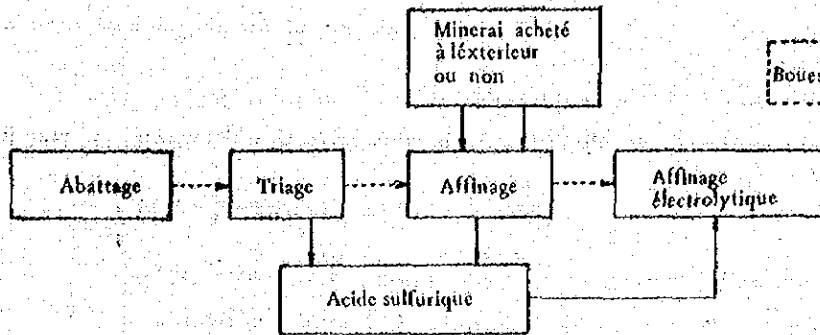
En ce qui concerne les machines des mines, l'atelier de construction mécanique de Tsukudajima a été créé en 1907 pour la réparation et la production des machines des mines de Kuhara Kozan, mais peu à peu, on prend des commandes extérieures, On y fabrique des machines de mines (la plus importante est le four à air forcé), des pompes centrifuges, des pompes plongeurs, des grues mobiles avec fixation au plafond. L'usine continue à se développer comme constructeur mécanique, et en 1918, elle est absorbée par Hitachi Seisakujo et en devient une des usines.

On a déjà dit que c'est dès sa fondation que Hitachi Kozan s'est intéressée au secteur électrique. La construction de centrales électriques suit celle de la centrale hydroélectrique de Nakazato en 1907 et on commence en 1918 à alimenter le public. En 1927, Hitach Denryoku est créée, pour être absorbée après la seconde guerre, par Tokyo Electric. En 1928, 50% de l'électricité produite et distribuée par Hitachi Denryoku est consommée par Hitachi Kozan, le reste est distribué ailleurs.

Les relations entre Hitachi Kozan et le secteur chimique sont relativement faibles. La situation est assez différente du cas de Sumitomo Kagaku, une des entreprises les plus représentatives de l'industrie chimique japonaise, qui s'est développée à partir de la mine de cuivre de Besshi. Le minerai de cuivre japonais contient beaucoup de sulfure et la récupération de l'acide sulfurique peut dans un sens constituer la première étape de la création d'un secteur chimique. Hitachi Kozan aussi commence sa production de l'acide sulfurique en 1911, et envisage pendant un moment de développer réellement le domaine chimique, mais ce projet ne se réalise pas, l'excédent en électricité n'étant pas si important. Nihon Kogyo commence le raffinage du pétrole après la seconde guerre mondiale et possède maintenant un secteur pétrochimique. A cause de ses relations avec Hitachi Seisakujo, des recherches sur le matériel isolant se sont poursuivies, il existe maintenant un secteur s'occupant de la transformation des plastiques et en 1962, Hitachi Kasei est fondé. Comme autre extension d'activités, on note sa participation dans le secteur pétrolier, agricole et la société possède quelques entreprises s'occupant de la production du titane, zirconium, ferronickel et de la métallurgie des métaux ferreux. Pendant un moment on s'est occupé aussi de l'industrie charbonnière mais cette activité a été abandonnée depuis la fin de la seconde guerre.

Le tableau ci-dessous indique les relations établies dans la région du combinat Nihon Kogyo et Hitachi Seisakujo.

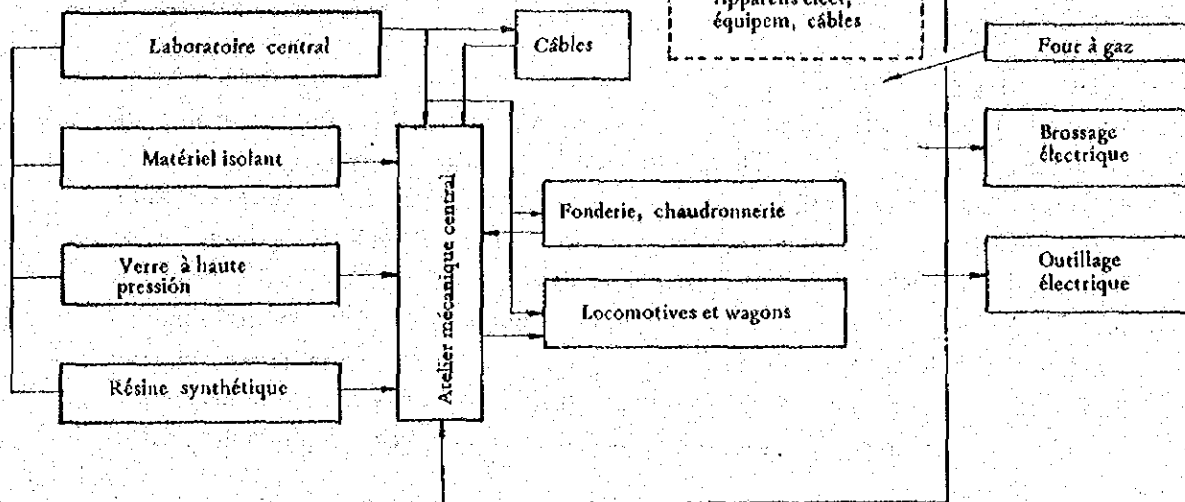
A. NIHON KOGYO



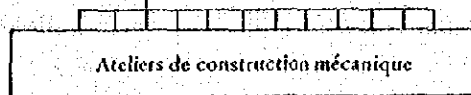
C. AUTRES USINES



B. HITACHI SEISAKUJO



D. SOUS-TRAITANTS



VI-4 Spécificité de la zone industrielle de Hitachi

On a examiné jusqu'à maintenant le développement de la région minière de Hitachi, en fonction de l'histoire de Nihon Kogyo. On va essayer à présent d'analyser les caractères spécifiques de la région.

(Cette analyse se réfère à: "le développement de l'industrie minière et société régionale". Association des éditions de l'Université de Tokyo).

1) Développement à partir de la mine:

On dit souvent du Japon qui s'est modernisé relativement tard, qu'au début de son industrialisation, il a concentré ses efforts sur le développement des industries minières et que l'introduction des équipements modernes ont permis l'établissement de l'industrie lourde japonaise. Ce fait s'explique car l'industrie minière est à la fois un secteur qui fournit des matières premières et un secteur qui crée des demandes. Il n'est pas exagéré de dire qu'au Japon, la mécanisation industrielle a d'abord commencé par le secteur minier qui a engendré la naissance de nombreux marchés.

Le développement des mines de Hitachi n'a pas commencé plus tôt que celui des mines de Ashio, Besshi ou de Kosaka, mais Hitachi était privilégié, au point de vue de transports, la ligne de chemin de fer de Joban passait à 5 km de la mine dès 1897. Les réserves en minerai de cuivre étaient importantes et on avait l'avantage de bénéficier de la production dans le voisinage du charbon et de la chaux. C'est sur ses bases favorisées que ces mines sont devenues les mines les plus importantes et dynamiques du Japon, où l'on rachetait du minerai abattu dans les autres mines, réalisait l'affinage concentré, et où la modernisation des équipements était rapide. L'éloignement des centres commerciaux ont facilité la formation d'une zone économique regroupée autour de la mine.

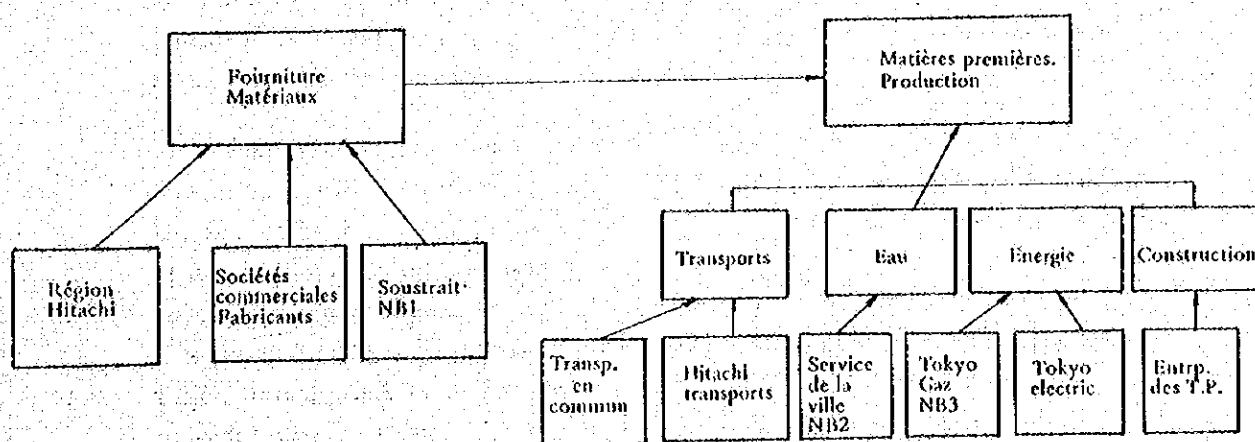
A la ville de Hitachi, dans la vallée autour des mines, s'alignent les logements pour le personnel; les biens de consommation sont achetés à la coopérative d'achat dans l'entreprise, et une ville minière avec écoles, hôpitaux, bains publics s'est véritablement créée. Mais, si l'on s'était contenté de vivre uniquement de l'abattage des mines, la ville n'aurait jamais connu l'expansion qu'elle connaît. C'est la création de Hitachi Seisakujo et l'établissement du combinat cuivre-construction électrique, qui a permis de lier son économie à la ville de Hitachi en même temps qu'il l'a rendue plus ouverte.

2) Naissance de Hitachi Seisakujo

Hitachi Kozan dote la région de Hitachi Seisakujo qui devient un support de l'économie locale. A ses débuts, Hitachi Seisakujo n'est qu'un atelier de réparations, mais qui, très vite après avoir recherché des marchés extérieurs, se développe et

devient une entreprise possédant d'importants marchés sur tout le territoire japonais. Il est fréquent de voir des relations entre l'existence des mines et celle de la construction mécanique. Ces exemples existent aussi au Japon, par exemple, c'est le cas de la construction des machines des mines par Sumitomo près de la mine de cuivre d'Ashio et de Besshi. Le cas de Hitachi est typique. Hitachi Seisakujo s'est développé à la ville de Hitachi en tant que constructeur électrique. On ne peut pas dire que les conditions d'emplacement fussent particulièrement bonnes. Elles n'étaient pas gênantes quand, au début, beaucoup d'articles produits étaient destinés aux mines Hitachi, mais au fur et à mesure que le marché s'est élargi, l'éloignement de Tokyo, devenu grand centre acheteur était un facteur défavorable à cause des coûts de transport élevés. En plus, ce n'est qu'en 1918 qu'on commence la production des câbles qui est l'activité qui consomme le plus le cuivre. Jusqu'à cette date, l'emplacement n'était même pas idéal pour la fourniture des matières premières. Malgré tous ces facteurs négatifs, Hitachi Seisakujo n'a jamais pensé quitter cette région. Son influence sur le développement de l'industrie minière régionale a été grande. L'établissement d'un constructeur électrique fabriquant les moteurs, transformateurs, locomotives et appareils ménagers a incité la création de nombreuses entreprises de sous-traitance, ainsi que le développement des secteurs suivants: énergie, eau, transports.

Activités connexes de Hitachi Seisakujo



NB 1) 700 sous-traitants en 1970.

NB 2) Création en 1940 de Hitachi Suido pour distribution des eaux industrielles et potables. En 1948, le service d'eau potable passa à la municipalité.

NB 3) Création en 1935 de Hitachi Gaz pour alimenter l'usine et les logements du personnel. Absorption après la seconde guerre par Tokyo Gaz.

VI-5 Comparaison du processus de développement du Katanga et de la région du Hitachi. Similitudes et différences.

Les deux processus de développement, celui du Katanga autour de l'Union Minière et celui de Hitachi autour de Nihon Kogyo possèdent de nombreux points communs. L'industrie minière est pour les pays en voie de développement un des secteurs les plus faciles à entreprendre. Elle fournit des matières premières qui sont exportables telles qu'elles et en même temps elle incite la création des industries électriques, constructions mécaniques appareils de transport, machines de mines. L'industrie minière peut être considérée comme un détonateur pour la formation des nouvelles industries. La Révolution industrielle commencée en Grande Bretagne par les mines et la modernisation du Japon réalisée avec celle du secteur minier en illustrent l'idée. Nous parlerons ci-dessous des points communs à la province Katangaise et à la région de Hitachi.

1) Partir de rien

Avant 1900, il n'y avait pratiquement aucun Blanc qui se rendait au Katanga, mais quand au début du XXème siècle, on a commencé à s'intéresser à la richesse de son sous-sol, la Province a connu en peu de temps une remarquable métamorphose. Qu'une région éloignée connaisse des transformations étonnantes et se développe, est un modèle de développement qui est identique à celui de la région de Hitachi. En 1905, quand la mine Hitachi de Kuhara Kogyosho est fondée, à l'époque la ville de Hitachi n'était qu'un petit village de 5 ou 6.000 habitants, bien que la ligne de chemin de fer, Joban fût déjà construite. Depuis, de nombreux travailleurs sont venus, en constituant ainsi un marché et cette tendance s'est renforcée avec l'autonomie prise par la Hitachi Seisakujo en 1920 et la ville s'est transformée en une cité minière.

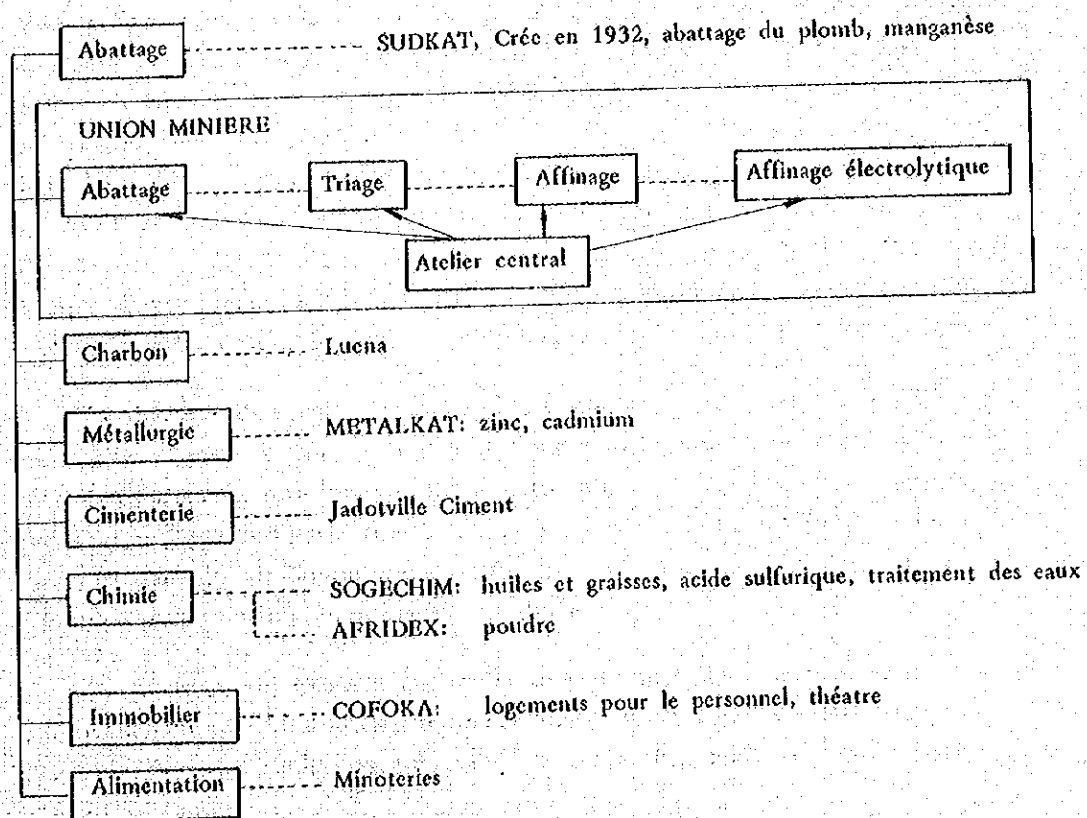
L'exploitation des mines ne peut être faite qu'obligatoirement où il y a des ressources minières, et c'est là aussi que se construit la nouvelle ville minière. Du fait de sa fondation nouvelle, la ville doit se pourvoir à l'extérieur tous les produits de consommation nécessaires. C'est une fois que la ville s'est organisée en un système économique que généralement la société minière prend en charge le secteur des biens de consommation aussi. Autrement dit, non seulement la société minière achète et distribue les machines et équipements, mais encore elle procède aussi à l'achat et à la commercialisation des biens de consommation courante. C'est pourquoi, bien qu'il existe un marché, il est difficile pour les nouveaux commerces de s'établir. Par exemple, à Hitachi, Nihon Kogyo et Hitachi Seisakujo possèdent leur propre coopérative qui englobent une bonne partie du marché et le rendent fermé.

L'Union Minière aussi a pensé à s'assurer sur place un approvisionnement des biens indispensables, d'autant plus que le Katanga situé au coeur du continent africain est d'accès difficile. L'Union Minière a cherché à pouvoir fournir des

logements pour le personnel, se pourvoir en charbon, électricité, mouture, huiles et graisses et poudres explosives et a créé dans cette intention des sociétés filiales. Ces dernières se sont développées en fonction de l'essor de l'Union Minière, mais leur dépendance à son égard était grande. Les filiales avaient des difficultés à se trouver des acheteurs autres que la société mère et vivaient donc dans un circuit autarcique.

2) Système autarcique et développement insuffisant des secteurs connexes
 Quand l'Union Minière a commencé la mise en valeur du Katanga, il n'y avait aucune industrie au Congo. Au Katanga même, quelques entrepreneurs des travaux publics, de l'hôtellerie et de la restauration ou des commerçants traitant les articles divers et denrées alimentaires étaient venus lors des débuts de l'exploitation des mines et ont peu à peu formé la structure économique du Katanga. On a été obligé d'adopter un système où tous les biens et matériaux étaient importés d'Europe et où le cuivre et tous les produits de cuivre étaient exportés. Mais à cause des mauvaises conditions de transport, il a fallu songer à s'approvisionner sur place et à s'assurer des facilités de transport, électricité, questions immobilières, et biens de consommation pour le personnel. Ces secteurs connexes indispensables pour la mine se sont petit à petit organisés et développés comme dans le cas de Hitachi. On peut voir un bon nombre de points communs sur cette question entre le Katanga et Hitachi.

Schéma du combinat formé par l'Union Minière



3) Etroitesse du marché national et place de l'industrie minière dans les exportations.

A l'époque où Hitachi Kozan a démarré l'exploitation du cuivre, le marché intérieur n'était pas encore exploré et le cuivre était un important produit d'exportation. On exportait dans les années 1900 les 80 à 90% de la production totale et même avant la première guerre mondiale, on exportait de 30 à 40%. Mais le développement de la production électrique et des appareils électriques ont brutalement accru la demande intérieure du cuivre. A la fin de la première guerre mondiale, la quasi-totalité de la production était destinée, au marché intérieur.

Evolution de la consommation intérieure du cuivre au Japon

Année	Consommation intérieure	Production totale
1907	7.336 t	38.761 t
1911	13.900 t	54.335 t
1914	31.320 t	71.691 t
1918	49.174 t	90.874 t
1922	83.407 t	55.224 t

C'est en 1926 qu'a été crée l'industrie de production de câbles électriques, la plus grande utilisatrice du cuivre, par Furukawa Denko. Ensuite, avec le développement du secteur électrique et des communications, d'autres entreprises se créent: Fujikura Densen en 1910, Sumitomo Denko en 1911. Mais dans la région de Hitachi, la production des câbles électriques ne commence qu'en 1918, où Hitachi Seisakujo démarre la fabrication pour ses propres besoins. Jusqu'à cette date, les câbles utilisés dans la région étaient fournis par Furukawa Denko et il n'y avait pratiquement aucun secteur de transformation de cuivre sur place. Mais depuis, la région a pris son aspect de combinat cuivre-construction électrique. A titre d'exemple en 1953, les 50% du cuivre produits étaient transformés en câbles électriques dont le tiers destiné à Hitachi Seisakujo.

On pourrait dire dans ce cas qu'à Hitachi, la présence de la mine a plus incité l'établissement dans la région des industries assurant les matériaux nécessaires pour la mise en valeur de cette mine ou des biens de consommation, que l'essor d'une industrie transformatrice du cuivre. Et ce n'est qu'après que Hitachi Seisakujo ait connu un certain essor que pour la première fois le cuivre produit dans la région était utilisé sur place.

Au Katanga, on exporte encore la quasi-totalité du cuivre produit et il n'y a pratiquement pas d'industrie transformatrice du cuivre. En 1948, une entreprise de production des câbles, la LAFRECA a été créée, mais sa consommation n'est

que de 1.000 T. Le combinat de l'Union Minière a pour but de produire le cuivre, et il n'a pas été prévu de créer une industrie de transformation des métaux ou de construction mécanique autre que celle des machines des mines. On ne peut pas affirmer a priori qu'un combinat qui a pour l'unique objet la production du cuivre soit mauvais. Pour qu'il y ait une utilisation intérieure efficace des ressources naturelles, il faut que les industries nationales aient atteint un certain niveau de développement. L'accroissement de la consommation intérieure du cuivre au Japon se doit au développement rapide des industries nationales. Ou autrement dit et inversement, on peut dire que le développement rapide des industries nationales s'est fait à partir de l'industrie minière. Cela tend à prouver que l'industrie minière peut être une industrie pilote pour l'industrialisation.

4) Taille de la mine et cité minière.

Nihon Kogyo produit en 1917, 37.072 T de cuivre. C'est la production après 13 ans d'abattage, mais c'est un chiffre record de production et il a été difficile ensuite de maintenir la production à ce niveau. C'est pourquoi, Nihon Kogyo ne pouvait pas dépendre uniquement de Hitachi Kozan pour son développement et a cherché à racheter d'autres mines, à diversifier les activités et même à s'implanter à l'étranger. C'est au cours de ce processus de l'expansion que Hitachi Seisakujo a été créée et que la "Nissan Konzern" s'est constitué.

L'Union Minière qui commence l'exploitation en 1910, en 1921 a un niveau de production semblable à celui de Nihon Kogyo, mais dépasse rapidement celui-ci et devient un des plus grands producteurs mondiaux de cuivre. La richesse des réserves a permis cet essor, mais on pourrait dire qu'à certains égards c'est cette même richesse qui a confiné les activités de l'Union Minière au seul domaine de la production du cuivre, et n'a pas su devenir un capital de départ pour un comportement économique dynamique et diversifié.

L'Union Minière a donné naissance à la construction de plusieurs cités minières, alors que Nihon Kogyo n'a que Hitachi. De toute façon, la ville de Hitachi, n'aurait pas connu un pareil essor sans l'existence de Hitachi Seisakujo. Cette différence est due à la différence des dimensions des mines et du nombre d'employés. Bien entendu, il faut aussi tenir compte des conditions géographiques, presque toute la Province du Katanga est constituée par un plateau, alors que Hitachi se trouve dans une bande étroite comprise entre la mer et la montagne. Cette différence du relief a certainement eu aussi une influence sur le développement des villes.

Au Katanga, les villes se sont créées autour des mines qui se trouvent à l'ouest, au centre et au sud de la Province et sont reliées entre elles par un réseau routier et ferroviaire qui forme les grands axes de communication.

En plus, ces villes ont été conçues et construites pour la population européenne, et on a l'impression que ce sont des villes européennes qui y ont été transplantées. On a déjà signalé qu'il y a soixante ans, le Katanga était une terre vierge et que les premiers Blancs qui s'y sont établis ont souffert des maladies endémiques, des manques de vivres, et des dures conditions naturelles et que malgré tous ces facteurs défavorables, ils ont continué la mise en valeur des mines et créé les villes.

On est en train de construire une ville minière à Musoshi autour de SODEMICO. On souhaite que cette urbanisation sera systématiquement organisée.

