

La Voie Routiere : Un Goulot D'etranglement Pour Le Developpement Socioeconomique Du Territoire De Kasongo Lunda

NTUMBA MUYA Didier¹, NGALULA MUKUAYA Mamie Christelle²,
TSHIYOLE KAPUKU Jonathan³

^{1,2,3}UPN

1. Résumé

Le territoire de Kasongo Lunda, situé dans la province de Kwango en République Démocratique du Congo est compté parmi les territoires de la RDC à vocation agricole, en plus de ses activités agricoles, il pratique l'élevage et la cueillette des chenilles et des champignons. A travers ses gammes des produits variés et disponible en bonne quantité, il peut jouer le rôle de fournisseur de ces produits sur tous les marchés locaux et de la capitale Kinshasa.

Malheureusement, l'impraticabilité de la route le reliant à des centres commerciaux ; est un handicap pour la circulation des grands engins en vue de se ravitailler en denrées alimentaires et autres produits de l'élevage et de la cueillette. Cette situation d'enclavement lui prive d'accéder aux échanges commerciaux, à l'acquisition de certains biens tels que les produits manufacturiers, les vêtements, le sel, les savons, bref, à le maintenir dans un état de pauvreté et hypothèque sans ombre d'aucun doute son développement socioéconomique.

Pour arriver à lui faire sortir de cet enclavement, il faut toute une politique publique du gouvernement central tel que le programme de développement de 145 territoires initié par le président de la République qui est en cours de réalisation.

Pour notre part, nous avons proposé avant toute chose que le tronçon Bukanga lonzo à Kasongo Lunda en passant par Popokabaka soit réfectionné ; cela permettre l'ouverture du territoire non seulement aux centres commerciaux avoisinants mais aussi à la capitale Kinshasa.

keywords: Smart grid, MATLAB Simulation, PV & WECS integration

2. Introduction

Pour toute société qui tient à son développement point n'est besoin de le démontrer : les infrastructures de transports sont d'une importance capitale dans le cadre des échanges commerciaux entre les différentes entités d'un espace géographique donné. Ces dites infrastructures facilitent l'activité économique et ont toujours vocation à jouer un rôle structurant dans l'organisation de la plupart des activités qu'il s'agisse de l'agriculture, de l'industrie, du tourisme et des services.

En effet, ces infrastructures déterminent et influencent leur localisation et facilitent ou freinent leur développement de telle sorte que la construction d'une nouvelle infrastructure se traduit par une diminution des couts de transports et entraine une augmentation de l'intensité des échanges et donc du développement économique.

Ainsi donc, les moyens de transport constituent les voies indispensables à tout développement d'une unité géographique donnée : ils permettent de relier les lieux de productions aux centres de consommation et de commercialisation.¹

Considérant l'importance stratégique des infrastructures en République Démocratique du Congo, Stanley déclara en 1888 : « sans un chemin de fer, le Congo ne valait pas une pièce de deux shillings. »² S'agissant du sujet sous analyse, nous avons pour préoccupation majeure de proposer des solutions judicieuses en vue d'encourager dans ce milieu le développement des activités agricoles, trouver des solutions pour améliorer les infrastructures routières du fait que l'agriculture demeure un instrument fondamental de développement durable et de la réduction de la pauvreté.

Le territoire de Kasongo Lunda, comme d'autres territoires de la République Démocratique du Congo à vocation agricole, est confronté à un grave problème de l'insuffisance ou l'inexistence des moyens de transports ; c'est là l'obstacle majeur au développement du secteur agricole. La détérioration du réseau de transport routier entraîne non seulement la désarticulation des circuits des distributions et de commercialisation des produits agricoles mais aussi la faiblesse des échanges interprovinciaux et l'isolement des plusieurs zones rurales³

Pour tenter de corriger cette situation déplorable, il sied de répondre d'abord à cette question importante à notre humble avis : la réfection des voies de transport reliant le territoire de Kasongo Lunda à Bukanga Lonzo en passant par le territoire de Popokabaka ne constitue-t-elle pas un préalable au développement et au désenclavement du territoire de KasongoLunda ?

A cette fin nous estimons utile d'articuler la présente étude autour de trois points suivants :

- Présentation de la situation géographique du territoire de Kasongo Lunda
- Les potentialités locales de développement
- La voie routière : un goulot d'étranglement pour le développement socioéconomique du territoire.

3. Situation géographique du territoire de Kasongo Lunda

Prolongé au Sud par le territoire de Popokabaka dans la province du Kwango, le territoire de Kasongo lunda fait frontière avec la République d'Angola le long de la rivière Kwango. Il est bordé à l'Ouest par le territoire de Kahemba, Feshi et de Kenge. S'étendant sur une superficie de 26642 km² et il est le 3^{ème} plus grand territoire du pays après Bafuansende et Oshwe.

Ses populations appartiennent à l'ethnie yaka, à laquelle viennent se joindre les suku, holo et tshokwe à l'Est ; l'organisation politique de yaka est dominée par une chefferie, des secteurs et des groupements. Les chefs des terres peuvent être yaka, suku et holo ; les chefferies des groupements suku et holo qui échappent à l'empire lunda yaka sont également chefs des terres, l'ensemble du pays de Yaka des populations de kasongo lunda est dominé par le chef Kyamfu qui siège depuis le village de Musumba Mahonga.⁴ Dans l'ensemble, les densités humaines sont fortement concentrées dans la périphérie des galeries forestières et des savanes boisées ou le forêt clair du fait de l'intérêt agricole. Le territoire contient des nombreuses mines de diamant tout au long de la rivière kwango et des rivières affluentes de la wamba et du Kwango.

¹ P. Solutshi Muyungu, notes des cours de géographie économique et économie de transport, avril 2012, faculté des sciences économiques et de gestion, Upn, p14

² G. Blanchart et Cie, le rail au Congo-Belge, 1920-1945, Tome2, Bruxelles, 1999, p.76

³ Bureau du territoire de Kasongo Lunda, service de l'agriculture, pêche et élevage, rapport annuel du territoire 2015, p.2

⁴ Op.cit. p.3

Tembo est une cité minière de diamant de la république d'Angola, elle est à présent réduite à une cité rurale sans activité, l'essentiel des revenus de la population est lié à l'agriculture, l'élevage, la pisciculture et la pêche.

Ainsi présenté la situation géographique, nous abordons le point relatif aux potentialités locales de développement.

4. Potentialités locales de développement

Les activités économiques sont : l'agriculture, la production de l'élevage, la pêche et la pisciculture.

1. L'agriculture

Elle permet l'acquisition des produits nécessaires à la survie et au développement d'autres activités et surtout la constitution des pôles d'attraction tout autour des contées où elle est intensément pratiquée⁵. Le secteur agricole est le secteur de l'économie sous développé le plus générateur d'emplois et de revenus. En y accordant un peu plus d'intérêt, les pays en développement peuvent tirer de ce secteur beaucoup de ressources en vue de mieux soutenir le processus du développement voire le processus d'industrialisation⁶.

Le territoire de Kasongo lunda est à mesure de répondre à cette vocation d'autant plus qu'il produit une variété importante des denrées et réunit des conditions favorables d'un sol fertile.

4.1.1. Présentation des bassins de productions agricoles

1. Systèmes de cultures

La technique de culture sur brûlis des forêts ou de jachère arbustive portant association de manioc, avec maïs, l'arachide et diverses légumineuses constitue la base des cultures agricoles de Kasongo-lunda. Les cultures de haricots et sésames sont aussi pratiquées en cultures pures. La présence d'importantes forêts galeries et des densités des populations relativement faibles font que la durée de la jachère se maintienne un peu partout entre quatre et cinq années.

Ensuite, il y a la technique dénommée kubobao qui consiste à enfouir sans brûlis les herbes de la savane en bande ou billons alternés qui donne des résultats encourageants.

Voici un tableau synthétique de la présentation des bassins des productions organisés par secteur ou chefferie

Tableau 1 : bassin des productions agricoles, nombre approximatif des villages, leur spéculation relative et voies d'évacuations

Ce tableau présente des bassins des productions organisés par secteur ou chefferie

Bassin de production	Production principales	Nombres approximatif des villages	Voies d'évacuation principales

⁵ Bernard Kabatusuila, théories des conditions provisoires du développement, édition ka-IMMO.

⁶ Plan CARG, service de l'agriculture, pêche et élevage du territoire de Kasongo Lunda

Kwango	Manioc et sésames, maïs arachide, riz, taro et ignames	Environ 20 villages	Vers Kinshasa via rivière Kwango
Mbwandu	Légumes, café, huile de palme, banane plantain, et de table.	Environ 20 villages	Vers Kinshasa par la route de Madiuka
Ngete et rayon Makunda	Manioc, maïs, pommes de terre, haricot, taro, ignames, légumes, café, huile de palme, banane plantain et de table.	Environ 25 villages	Vers Kinshasa via Muana Muyombe
Muana uta	Manioc, maïs, arachide, café, haricot, pomme de terre, taro, huile de palme, légume, banane plantain et de table.	Environ 30 villages	Vers Kinshasa par rivière Kwango
Kingunda	Manioc, maïs, arachide, café, haricot, pomme de terre, taro, huile de palme, légume, banane plantain et de table.	Environ 30 villages	Vers Kinshasa par Muana muyombe
kimpanzu	Manioc, maïs, arachide, café, haricot, pomme de terre, taro, huile de palme, légume, banane plantain et de table.	Environ 30 villages	Kinshasa via rivière Kwango

Source : Bureau du territoire de kasongo-lunda : service d'agriculture, élevage et pêche

Tableau2 : secteur de kasa

Bassin de production	Productions principales	Nombre approximatif	Voie d'évacuation
Kizamba	Oignon taro riz, cacao, manioc, maïs, arachide, huile de palme, banane plantain et de table	Environ 15 villages	Vers Tembo par portage
Mazemba	Oignon taro riz, cacao, manioc, maïs, arachide, huile de palme	Environ 10 villages	Vers Tembo par portage
Kinkole	Oignon taro riz, cacao, manioc, maïs, arachide, huile de palme et de chenille ;	Environ 15 villages	Vers Tembo par portage
Mukunzi	Oignon taro riz, cacao, manioc, arachide, café, haricot Huile de palme, voandzou et chenille		

Source : Bureau du territoire de kasongo-lunda : service d'agriculture, élevage et pêche

De l'analyse de ces différents tableaux, il se dégage que le territoire produit presque partout les mêmes produits même dans certaines chefferies que nous n'avons pas présentées dans cette étude telles que la chefferie de Kingulu, Mwanza, Panzi, Swatenda et Kibunda.⁷ Sur 1148 villages que compte le territoire de Kasongo-Lunda : 700 seulement bénéficient des trafics avec leurs voisins vers Kinshasa ; 448 sont écartés de ce système en raison de l'enclavement ; ils sont situés pour la plupart le long de la voie routière de Popokabaka à Kasongo Lunda qui est presque impraticable à cause de mauvais état de la route et d'un relief accidenté. Ces villages produisent presque les mêmes produits qu'ailleurs mais sont butés à un problème d'évacuation de leurs produits.

En conséquence, ils recourent aux porteurs avec comme conséquence le partage de revenus provenant de la vente ; nous citerons pour le besoin d'analyse certains d'entre eux comme : Mahonga (chefferie), Kisenda, Kibuka Lusengi, Kazembe, Mukobovo, Kingunda, Bukapangu, Kindimbula, Zhinabuketi, Kavula, Mahuangi, Ngalabwanga, Izhimba, Mahonga II, Kinkunga, Kimbeko, etc. La difficulté liée à l'absence des moyens de transport pour acheminer les produits au niveau des marchés freine l'activité économique dans la mesure où tout ce qui est produit moisit dans les greniers. De ce fait, les paysans producteurs sont découragés à poursuivre le processus de production. Ils se demandent s'il faut produire pour quel marché ; maintenant ainsi, l'activité agricole au niveau de subsistance. La conséquence de ce comportement se traduit par la persistance de la pauvreté et la remise en cause du développement socioéconomique de ces contrées.

En dehors de l'agriculture, d'autres activités se pratiquent sur le territoire telles que l'élevage, la pêche, la pisciculture, la cueillette de chenilles, etc.

2. Production de l'élevage et d'autres activités

Parlant de la production de l'élevage et d'autres activités on distingue le petit bétail, la pêche, la pisciculture et la cueillette des chenilles

2.1. Petit bétail

Kasongo Lunda compte toutes les espèces habituelles de bétail de la République Démocratique du Congo : caprins, ovins, porcins, volaille (poules, canards, pigeons) ; il s'agit d'un élevage divagant et non soigné et soumis aux parasitoses et épidémies telle que la peste porcine. Il existe en plus des élevages en enclos dans les missions catholiques et des éleveurs des porcs privés à Panzi installés depuis 2000. Le petit élevage peut faire l'objet d'un important développement du coin car il ne pose aucun problème d'investissement, des conflits et des tracasseries fiscales caractérisant l'élevage des bovins. Deux élevages sont identifiés : celui des jésuites avec plus de 800 têtes et celui de Nkokosi à Swatenda avec une race la plus utilisée dans le Bandundu : la Ndama bien connue pour son adaptation aux conditions locales.

2.2. La pêche

Elle n'est pas très développée dans ce territoire : les pêcheurs opèrent actuellement le long de la rivière Kwango, la Wamba, Bakali et Inzia.

2.3. La pisciculture

Elle est très développée dans tout le territoire tous les jours de l'année. L'offre des poissons d'élevage est très abondante et son commerce est très régulier. Consommé frais ou salé, ces poissons sont

⁷Op.cit p.13

disponibles sur tous les marchés du territoire. Un étang de 20 ares peut rapporter à l'éleveur un revenu monétaire de 200 à 300 USD. Parmi ces poissons élevés nous distinguons : les tilapias, les mungusu, les noyolas, etc. Elevés dans les étangs qui bordent tout le long des affluents du Kwango et de la Wamba. D'autres étangs de dérivations représentent 10% des superficies des étangs des barrages des zones marécageuses. Il s'agit d'une pisciculture extensive, rentable et une source principale de protéines pour les habitants de la cité de Kasongo Lunda et ceux des milieux environnants.

2.4. La production de la cueillette

La cueillette de chenilles et des champignons constitue une source alimentaire et des revenus importants pour les populations de Kasongo Lunda. Parlant des chenilles, la cueillette est particulièrement importante dans tout le territoire mais singulièrement dans le secteur de Kibunda, Mawanga, Swatenda, Kizamba et Panzi, les acheteurs proviennent de l'Angola. Etant donné que ses activités se passent dans les milieux ruraux, le service chargé d'élevage, pêche et agriculture du territoire ne dispose pas des statistiques des productions y relatives d'où notre incapacité de vous présenter dans cette étude des données chiffrées avec exactitude.

Le cadre géographique ainsi que les différentes activités économiques ainsi présentés, nous avons pu constater que les potentialités dont dispose le territoire en sol, sous-sol, agriculture, élevage, sa position frontalière avec l'Angola etc. peuvent faire du territoire un pôle de développement. Les produits doivent se négocier sur un marché où le vendeur ou producteur se trouve en présence d'un acheteur consommateur ou revendeur ; tous ces acteurs sont dictés par les lois du marché avec comme régulateur le prix. Pour ce type de marchés les acheteurs et les vendeurs sont appelés à se déplacer et ce déplacement joue sur l'effet prix dans les négociations. C'est ainsi que nous devons analyser les conditions de ce déplacement représentées par la voie d'évacuation des produits et analyser son impact sur le prix de produits sur le marché intérieur et au niveau des villes.

5. La voie routière : un goulot d'étranglement pour le développement socioéconomique du territoire de Kasongo Lunda

1. Importance de la route

La route nous permet de transporter les marchandises entre les fabricants et les utilisateurs finaux. Les routes ont un effet positif sur la croissance et le développement sociétale ; les moyens de transports favorisent l'intégration des diverses régions précédemment cloisonnées et la constitution des marchés élargis nécessaires au développement d'une économie moderne, permettant ainsi une meilleure utilisation des facteurs de productions dont l'accessibilité ou la mobilité ont été accrues⁸.

Au niveau du territoire, l'impraticabilité des voies de transport notamment la route joue un impact négatif sur le plan socioéconomique, le territoire est enclavé et les activités agricoles et autres ne peuvent pas apporter des profits attendus.

L'observation faite sur le marché local concernant le prix dégage le constat suivant : le manioc et le maïs se négocient à des prix trop bas : un sac de manioc et de maïs de 100 kilos se vendent respectivement à 20000 et 25000 FC, le coût de transport de Kinshasa à Kasongo Lunda s'élève à 125000fc à 250000fc par personnes, le fret s'élève à 1500fc par Kilo. Dans ces conditions il est impossible de se déplacer pour vendre son produit à Kinshasa. Les populations autochtones souffrent pour écouler leurs produits, seuls les transporteurs commerçants se retrouvent, le paysans qui vend sur le marché local a de la peine à

⁸WWW.caim. Info>revue espace s et sociétés

gagner mieux pour accéder aux produits manufacturiers. Il est vrai que le niveau matériel d'une personne se mesure d'une part par la masse d'argent qu'elle perçoit pour un travail fourni et par la quantité des biens matériels que cette personne peut se procurer avec l'argent tiré de l'échange.

Les infrastructures de transport sont indispensables à tout développement d'une entité administrative ou géographique donnée : au plan économique, elles permettent de mettre en contact vendeur et acheteur et de relier les lieux des productions aux centres commerciaux et de consommation; si elles sont en bon état de fonctionnement, elles influencent positivement sur le prix par réduction de prix de transport de produits concernés.⁹

Les produits de Kasongo Lunda ne peuvent pas donner à leurs producteurs des gains sur le marché de Kinshasa en raison de coûts de transport excessifs qu'ils auraient supporté ; coût ayant englouti toute leur marge bénéficiaire. Certes les infrastructures de base telles que les transports et les communications dans ce territoire sont moins bonnes : le service rendu par le transport dans la fixation du prix le même signe que l'état des routes ; les transactions deviennent lourdes et les charges monétaires augmentent dans le chef des exploitants de transports et les commerçants, cela entraîne la rareté des biens sur le marché et le gonflement des prix sur le marché urbains.

Parlant de la voie routière, elle est entièrement en terres et frappé par plusieurs handicaps : l'immensité du territoire fait que les distances sont éloignées et le coût de transports sont très élevés du fait que le territoire dispose d'un relief accidenté. La nature du sol, essentiellement sablonneux et argileux glissant dans le relief. A cela s'ajoute l'absence de toute initiative privée des paysans producteurs dans l'aménagement des routes, ils attendent tout du gouvernement central ou provincial.

La conséquence de ce comportement des paysans au plan économique est telle qu'ils plongent dans le découragement devant toute initiative de production par le fait qu'ils exercent plus d'effort qu'il y a de gain ; la désarticulation des circuits de distribution et de commercialisation, la faiblesse des échanges interprovinciaux mais aussi l'isolement des plusieurs zones rurales, la rareté de la monnaie en circulation. Les transporteurs et les commerçants s'enrichissent de plus en plus car détenant le monopole de transport et de la vente des produits manufacturiers.

Sur le plan éducationnel : l'instruction a une incidence sur la productivité et la croissance économique : bon nombre des parents sans revenu monétaire se voient incapable d'envoyer leurs enfants à l'école par le fait qu'au pays les études sont coûteuses d'où le maintien de l'analphabétisme, le manque des soins médicaux, la mal nutrition et la sous-alimentation qualitative et quantitative.

Nous encourageons les efforts fournis par le gouvernement provincial dans l'organisation de service de canonnage manuel organisé dans tous les villages situés le long des axes routiers pour l'aménagement et l'agrandissement des routes ; les efforts déployés par l'ONG cause commune dans la lutte antiérosive sur la route de Muanamuyombo méritent d'être salués et encouragés.

Nous nous réjouissons de l'initiative prise par le président de la république pour la réalisation du programme de développement de 145 territoires dans laquelle notre préoccupation trouve une réponse : la réfection de la route reliant Bukanga Lonzo à Kasongo Lunda en passant par Popokabaka.

Conclusion

La route, certes, révèle une importance capitale en tant que vaisseaux sanguins du corps terre : elle met en relation différentes contrées ; sans route le monde évoluerait en vase clos. L'extraversion est un phénomène important pour le développement du monde et des sociétés.

⁹ BULUKU LAKI PIERRE, l'aménagement des infrastructures socioéconomiques : facteur de la croissance agricole. Cas de la province de Bandundu, mémoire de licence en économie rurale, Université de Kinshasa, 2004, inédit

Par rapport à sa situation géographique, le territoire de Kasongo Lunda est enclavé ; territoire à vocation agricole mais dont les produits agricoles moisissent ou s'entassent dans les lieux de production sans passer par l'échange. Force est de constater qu'en dépit de toutes ses potentialités, les paysans de ce territoire ne peuvent pas espérer un développement économique ou une croissance quelconque. Pour ce faire, il faut désenclaver le territoire en aménageant les infrastructures routières de Bukanga Lonzo à Kasongo Lunda en passant par Popokabaka. Etant donné que ce territoire relie la RDC à l'Angola, le gouvernement central devra s'impliquer en vue de rendre effectif les échanges commerciaux et le trafic entre les deux pays voisins et tirer des avantages relatifs.

En outre, il faudrait améliorer l'état des voies de communication et les circuits de commercialisation des produits agricoles des produits manufacturiers de première nécessité.

Que l'office des routes, l'office de des voies e drainage, les régies des voies fluviales e les services de routes des dessertes agricoles soient mis à contribution en leur allouant des budgets substantiels pour cette fin et inciter la population à créer des structures de base (paysannat, coopérative), créer des stations de radio communautaire rurale et inciter différents agents de développement à utiliser les médias pour la vulgarisation et l'animation rurale.

Réduire les services d'intervention et de contrôle et supprimer des barrières policières et administratives sur les voies routières afin de faciliter le paysans peureux d'évacuer ses produits.

Enfin, élaborer un programme de relance de secteur agricole mettant l'accent sur non seulement l'accroissement de la productivité mais aussi à l'amélioration du niveau de vie des paysans étant donné que sa motivation est indispensable pour sa participation aux actions de développement.

Heureusement qu'à présent à travers le programme de développement de 145 territoires du chef de l'Etat, qui est en cours de réalisation, notre préoccupation semble trouver des solutions à nos attentes.

Bibliographie

1. BLANCHART, G. et Cie, Le rail au Congo-Belge, 1920-1945, Tome 2, Bruxelles, 1999.
2. BULUKU LAKI PIERRE, L'aménagement des infrastructures socioéconomiques facteur de la croissance agricole. Cas de la province de Bandundu, Mémoire de licence en économie rurale, Université de Kinshasa, 2004, inédit.
3. FAO, Rapport spécial de la RDC, Kinshasa, novembre 2000.
4. MINISTERE DE L'AGRICULTURE, Monographie de la province de Bandundu, Kinshasa, 1998.
5. MINISTERE DE L'AGRICULTURE, Programme national de relance du secteur agricole et rural, vol. 1, Kinshasa, 1997.
6. MONFO MULOP K. BWIND, la commercialisation des produits agricoles dans le territoire de Bulungu, mémoire de licence en sciences économiques, Université de Kinshasa, 1974, inédit.
7. PLAN CARG de développement du territoire de Kasongo Lunda, juillet 2010.
8. PASCAL SOLOTSHI MUYUNGU, notes de cours de géographie économique et économie de transport, avril 2012, faculté des sciences économiques e de gestion, Université Pédagogique Nationale, p.14.
9. TIKER TIKER, géographie économique et économie de transport, notes de cours de 2è graduat en sciences économiques, Université de Kinshasa, Kinshasa, 1988, inédit.
10. UNION EUROPEENNE, Rapport des conseillers économiques en RDC, Paris, 1999.