

Research Article

ANALYSE DE L'ACCESSIBILITE ROUTIERE DES ZONES RURALES ET SON IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DANS LA PROVINCE DU KASAI CENTRAL (RDCONGO). REGARD SUR LE TERRITOIRE DE KAZUMBA

^{1*} Norbert MUAMBI MUAKADI, ²Samy TSHIMANGA KABEYA, ²Honoré MAYENGA MUTSHIPATYI,
²Ruth BANTUMBIMPE MUAKADI, ²Isaac KUYONA TSHILUMBA

¹Chef de Travaux à l'Université Pédagogique de Kananga (RDCONGO).

²Assistant à l'Université Pédagogique de Kananga (RDCongo).

Received 07th June 2026; Accepted 08th July 2026; Published online 22nd August 2026

RÉSUMÉ

La présente étude qui a porté sur « l'analyse de l'accessibilité routière des zones rurales et son impact socio-économique dans la province du Kasai Central (RDCongo). Regard sur le Territoire de Kazumba », s'inscrit dans le cadre d'une recherche appliquée sur Territoire, volet aménagement rural et développement territorial. Il a été constaté que le territoire de Kazumba est caractérisé par la sous-production agricole à la base de la pauvreté et malnutrition. En cause, la faible connectivité et accessibilité de son réseau routier caractérisée par l'état défectueux des routes et l'absence des politiques publiques visant l'entretien et la construction des nouvelles routes, ont influé négativement sur les conditions de vie de la population. A cela s'ajoute le manque d'autres infrastructures d'accompagnement telles que les marchés, les entrepôts, les sources d'énergie et moyens de communication. C'est ce qui nous a révélé notre population d'étude au cours d'une enquête qui a été soumise à 150 individus représentant cette entité territoriale. A noter que les routes ne sont pas praticables pendant toutes les deux saisons, les usagers ont des difficultés d'écouler leurs produits vers les centres de consommation, la détérioration des marchandises, la vente au prix non rémunérateurs sont autant d'impacts économiques de cet état du réseau routier territorial. La mise en place des politiques publiques appropriées privilégiant la l'entretien et l'extension du réseau routier de Kazumba reste l'unique levier sur lequel il faut bouger pour booster l'économie locale de ce territoire avec un accent mis sur la bonne gouvernance.

Mots clés: accessibilité, route, rurale, impact, économie.

INTRODUCTION

Le manque d'un système développé de transport des personnes et de leurs biens dans les zones rurales et périurbaines, éloignées de grands centres, constitue une contrainte majeure au développement socio-économique et à l'accroissement des revenus des populations. Notre pays, la République Démocratique du Congo, à l'instar des grands pays du monde, a besoin des politiques publiques appropriées pour réduire les disparités régionales dans l'organisation de son territoire, favoriser la cohésion nationale et stimuler sa compétitivité régionale. L'aménagement de ce vaste territoire doit passer impérativement par la construction des infrastructures du cadre macro-économique notamment celles de transport.

A en croire Sara Gustafson (2016), « une des premières étapes dans l'amélioration de l'accès des petits exploitants agricoles au marché est d'assurer que les zones rurales disposent d'infrastructures de transport adéquates pour déplacer les cultures des fermes vers les marchés. Des routes rurales améliorées peuvent réduire le coût des transports et le coût des intrants agricoles, augmentant ainsi la productivité agricole ; les routes peuvent aussi aider à intégrer les producteurs dans les marchés nationaux et régionaux plus lucratifs, ce qui permet de générer un commerce plus important et de réduire les chocs de prix causés par conditions locales ».

Par ailleurs, le poids des acteurs locaux sur les politiques de développement reste limité, y compris au sein des démarches dites participatives. L'amélioration de la distribution des pouvoirs entre

encadrement technique et la société civile est enjeu fondamental, pour éviter les blocages, les replis identitaires et les utopies du « village planétaire ». Le géographe devrait intégrer la dimension politique des territoires dans sa réflexion et jouer un rôle clé dans l'émergence d'un nouveau type de processus démocratique, du local vers le global. Avec la décentralisation, l'Etat n'est plus le seul acteur de l'aménagement du territoire. L'action publique doit aujourd'hui être concertée entre divers partenaires à la légitimité et aux ressources différentes, les collectivités bien sûr, mais aussi les acteurs économiques et sociaux (Tshimanga K, 2022).

Pour permettre de résoudre ces problèmes, les capacités internes du réseau routier doivent être connues, à savoir le degré de connectivité et d'accessibilité.

De sa part, Nyoka Mupangila (2011, p.34), note que « l'importance des transports peut être expliquée par les impacts territoriaux et socio-économiques, réels ou supposés des dessertes ainsi que par la contribution importante de l'activité au fonctionnement des systèmes productifs contemporains et des systèmes urbains, en tant que facteur d'aménagement du territoire et d'intégration économique » (Nyoka, 2011)

Les travaux réalisées par Patrice Moundza (2014), Abedi Okito (2023), Mutenababu Nkongolo (2026), Nyoka Mupangila (2021), J.J Bavoux (2014), ont démontré les effets de l'accessibilité rurale sur la production agricole. Il ressort de ces études que l'amélioration de l'accessibilité en milieux ruraux pourrait augmenter jusqu'à plus de 10% de la production agricole.

*Auteur correspondant: Norbert MUAMBI MUAKADI,

¹Chef de Travaux à l'Université Pédagogique de Kananga (RDCONGO).

Les routes rurales sont généralement à faible circulation. Dans le contexte typique du Produit Intérieur Brut (PIB), leur rôle n'est pas souvent considéré comme étant d'une grande importance économique. Elles rurales sont plutôt perçues comme un fournisseur d'accessibilité au lieu d'un fournisseur de mobilité dans le contexte plus large de l'infrastructure de transport d'un pays. Il est généralement admis que leur importance pour les communautés locales réside principalement de fourniture de l'accès aux services de santé et aux possibilités d'éducation. Leur rôle économique est, au mieux, généralement considéré comme étant un moyen permettant aux ouvriers d'avoir accès à des marchés du travail dans de plus grandes villes (Wynand Steyn, 2016).

L'auteur précité souligne que dans des zones principales de production agricole d'un pays, le rôle de routes rurales ne consiste pas seulement à fournir cet accès, mais à faciliter la mobilité dans le but de transporter des cargaisons de produits agricoles vers marchés viables.

Ainsi, il sied de rappeler comme l'indique Triono Junoasmono et alii (s.d) que l'accessibilité est étroitement liée à la condition de l'infrastructure des routes, toute variation dans le niveau d'entretien des routes aura son effet sur l'accessibilité qui peut être percé par les ruraux (Triono Junoasmono et col, sans date).

Cela étant, les études antérieures ont prouvé que plus 51% de la population congolaise est essentiellement rurale et dépend fortement des activités agricoles pour assurer son développement socio-économique (Ulimwengu, J. et Randriamamonjy, J. 2010).

En dépit de tous les efforts fournis par les organisations internationales, les acteurs locaux et autorités publiques dans le secteur de transport routier en milieux ruraux, l'impact réel de l'accessibilité routière en milieux ruraux reste peu documenté. C'est dans ce contexte que nous avons voulu remettre en question l'état des infrastructures de transport routier en milieux ruraux de la RDC et leurs effets socio-économiques sur la vie de la population Et pourtant, D. Bukome et J-P Itonga (2002), F. Nyoka (2011 ; 2018 ; 2021 ; 2023, etc.), Ngalamulume Tshiebué (2016) etc. repris par Tshimanga Kabeya (2022) qui ont consacré leurs recherches dans le dans la géographie rurale et de transport en RDC ont dégagé le faible niveau d'accessibilité routière en RDC, arrêt de l'entretien et extension des routes ainsi ses conséquences sur le niveau de vie de la population, notamment la sous-production agricole accompagné de la pauvreté et malnutrition de la population.

Face à cet état de chose, notre problématique se résume comme suit: Comment est-ce que l'accessibilité routière influe-t-elle sur les conditions de vie des zones rurales ? À côté de cette question principale s'ajoute les questions secondaires suivantes :

- Quel est le degré de connectivité et d'accessibilité du territoire de Kazumba ?
- Que faire pour améliorer l'accessibilité de ce territoire et stimuler son développement socio-économique ?

L'objectif de cette étude est de démontrer de quelle manière l'accessibilité routière en milieu rural influe sur le niveau de vie de la population. Mais aussi dégager les capacités potentielles du réseau routier de Kazumba, évaluer la perception de la population concernée sur l'état de chose et proposer en termes de stratégies, les pistes pour la géogouvernance territoriale.

CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE DE LA RECHERCHE

Clarification de concepts de base

Accessibilité

Par accessibilité on entend la facilité d'atteindre un point donné dans un espace bien déterminé. (Frédéric Nyoka, 2021, cité par Tshimanga K, 2022: 56)

Selon Brunet et col. (2005) repris par le même auteur, « c'est la capacité à être atteint par une clientèle, un message, un service. Elle dépend de l'état des moyens de transport et représente un coût : le monde entier est accessible en tous ses points mais le coût d'accès peut être très élevé. On analyse aussi l'accessibilité des services publics [...] Elle se mesure par des potentiels, et par la théorie des graphes dont on tire les matrices de connectivité. Son étude nourrit les théories des localisations dans certains domaines opératoires comme l'implantation des hypermarchés.

Elle est généralement définie par Jean Jacques Bavoux, (2005) comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs autres lieux, par un ou plusieurs individus susceptibles de se déplacer à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants.

Ainsi, l'accessibilité va dépendre non seulement de la position géographique respective des lieux d'origine et de destination, mais également du niveau de service offert par le ou les systèmes de transport utilisés pour accomplir le déplacement (CERTU (2006). C'est aussi l'ensemble des facteurs permettant à chacun d'accéder à un lieu ou un service.

Accessibilité routière

L'accessibilité routière est la capacité pour tous les usagers d'utiliser le réseau routier, incluant la voirie et les infrastructures pour se déplacer de manière autonome et sécurisée, que ce soit par des transports individuels (voitures) ou collectifs (bus), en supprimant les obstacles physiques et en tenant compte des besoins variés (moteurs, visuels, auditifs, cognitifs).

Elle englobe la conception des routes, la gestion du trafic, la signalisation, les aménagements pour piétons et cyclistes, ainsi que les politiques publiques visant à rendre les transports et les espaces accessibles à tous (https://www.piarc.org/theme_strategique_2_mobilite consulté le 12 décembre 2025 à 11h).

Pour mesurer l'impact socio-économique de l'accessibilité routière en milieu rural, on se sert des indicateurs suivants:

- Indicateurs économiques : revenus et production moyens par ménages,
- activités économiques : nombre de marchés locaux actifs, nombre d'activités génératrices des revenus,...
- accessibilité au marché : temps pour atteindre le marché le plus proche, moyen de transport disponible ;
- indicateurs sociaux : accès aux services sociaux
- indicateurs d'impacts négatifs : augmentation du coût de la vie, inégalité entre villages accessibles et enclavés, accidents de circulation, dégradation environnementale (Albert Hirschman (1958).

Territoire

Le territoire signifie l'espace aménagé et transformé par les sociétés et il témoigne de son appropriation délibérée à la fois économique, idéologique et politique par les groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes et de leur territoire (Nyoka Mupangila, 2021).

Dans le contexte République Démocratique du Congolais (RDC), un territoire est une entité administrative rurale qui constitue une subdivision de la province et placé sous l'autorité d'un administrateur de territoire.

Approches et modèles théoriques de la recherche

Théorie de l'accessibilité

Les travaux réalisés par Walter Hansen (1959), David Harvey (1969), Peter Gould (1970) ; Paul Krugman (1990) etc. repris par Tshimanga K., (2022) ont souligné que « la valeur d'un lieu dépend de sa facilité d'accès aux ressources, aux services, aux marchés et aux opportunités » (Nyoka Mupangila, 2021).

Pour ces auteurs, plus un espace est bien connecté (routes, transports, réseaux), plus il est attractif et plus il favorise le développement économique, social et territorial. C'est la théorie d'accessibilité.

L'idée maitresse dans l'analyse spatiale en s'appuyant sur cette théorie soutient que l'accessibilité structure le développement: les zones accessibles bénéficient d'investissements, de services, d'emplois et d'échanges. Tandis que les zones enclavées restent pauvres (Jacques Bugnicourt, 1971).

Mais cette théorie a ignoré que l'extension et l'entretien de routes eux seuls ne suffisent pas de booster le développer socio-économique d'un territoire. Il faut également associer les dimensions sociales, économiques, politiques etc. proportionnelles au territoire concerné.

Théorie du développement rural

La théorie du développement rural été développée par Robert Chambers (1983 ; 1997), Michael Todor (1980-2000), A, Martya (1999) ainsi que les différents rapports de la Banque Mondiale, FAO, etc.

Cette théorie explique que : le développement des milieux ruraux dépend de l'amélioration simultanée de plusieurs dimensions : agriculture, les infrastructures, les services sociaux, la gouvernance locale et la participation communautaire. C'est-à-dire que le développement rural n'est pas seulement agricole, il repose aussi sur l'éducation, santé, accès aux marchés, la diversification économique, la décentralisation, l'organisation des communautés rurales, etc.

Cette théorie à son tour, semble avoir des limites dans la mesure où elle privilégie l'aspect économique non participatif et non adapté aux réalités du milieu local comme le cas du territoire de Kazumba en République Démocratique du Congo.

Théorie des coûts de transport

Johann Heinrich Von Thünen (1783-1850) fondateur de l'analyse spatiale basée sur les coûts de transport, sa théorie a servi de base aux travaux d'Alfred Weber dans la théorie de localisation industrielle, de l'accessibilité et de l'économie rurale et régionale.

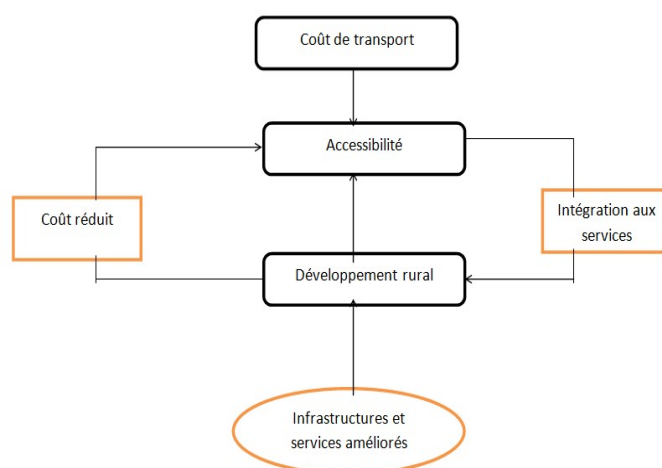
Cette théorie explique que « le coût du transport influence fortement la localisation des activités économiques », car les entreprises cherchent à réduire au maximum les dépenses liées au déplacement des matières premières, des produits finis et de la main-d'œuvre.

Selon cette théorie:

- Les activités s'installent près des ressources naturelles si le transport des matières premières est coûteux ;
- Elles s'installent près des marchés de consommation si le transport des produits finis est plus coûteux que celui des matières premières ;
- La localisation optimale est celle qui minimise les coûts totaux de transport.

Cette théorie est un pilier de l'économie spatiale et de l'aménagement du territoire. Bien que la théorie des coûts de transport apporte un éclairage fondamental sur la localisation des activités économiques, elle présente des limites importantes liées à ses hypothèses simplificatrices et à sa faible prise en compte des réalités territoriales, notamment en milieu rural. D'où la nécessité d'un modèle conceptuel.

Modèle conceptuel



Le diagramme montre un système intégré où la réduction des coûts des transports augmente l'accessibilité, ce qui stimule le développement rural, lequel améliore à son tour les infrastructures et réduit encore les coûts de transport. Il met en évidence l'interdépendance entre ces trois dimensions pour planifier efficacement le développement des zones rurales.

MÉTHODOLOGIE

Méthodes de recherche

Cette recherche s'inscrit dans une méthodologie comparative sur une approche mixte (quantitative et qualitative). Elle adopte un design d'étude de cas, à caractère descriptif et analytique, portant sur le territoire de Kazumba. Les données ont été collectées à l'aide de questionnaire, d'entretiens semi-directifs et de l'observation directe sur le terrain ainsi que de la technique documentaire.

L'échantillonnage est de type non probabiliste, raisonné et stratifié. Les données quantitatives ont été traitées à l'aide de statistiques descriptives, tandis que les données qualitatives ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique.

La taille de l'échantillon a été fixée à 150 enquêtés, jugée suffisante pour recueillir des données représentatives au regard des contraintes de temps, de ressources financières et d'accessibilité du terrain.

Limite de l'étude

La présente étude a rencontré certaines limites. D'abord, l'étendue géographique du territoire de Kazumba et l'état parfois dégradé des infrastructures routières ont rendu difficile l'accès à certains secteurs, limitant ainsi la couverture intégrale du terrain.

Ensuite, l'indisponibilité de certaines données statistiques (production agricole, fréquence du trafic d'automobile et transporteurs, etc.), les contraintes de temps et de ressources financières n'ont pas permis d'élargir davantage l'échantillon au-delà de 150 répondants. Par ailleurs, l'étude s'est appuyée en partie sur des déclarations des enquêtés, susceptibles de comporter des biais subjectifs liés à la perception individuelle des conditions d'accessibilité et de leurs effets socio-économiques. Enfin, les résultats obtenus concernent spécifiquement le territoire de Kazumba et ne sauraient être généralisés automatiquement à l'ensemble des zones rurales de la RDC.

Zone d'étude

Situation géographique et astronomique

L'un de cinq territoires de la province du Kasai Central (Dibaya, Dimbelenge, Demba et Luiza), le Territoire de Kazumba s'étend sur une superficie de 12.881Km² et compte environ 2 millions d'habitants. Sur le plan astronomique, le Territoire se situe entre 6° et 7° LS et 22°03'33" LE).

Le Territoire partage ses frontières avec:

- Le Territoire de Demba et une partie de la Province du Kasai au Nord ;
- Le Territoire de Luiza ainsi que rivière Kasai la sépare avec la Province du Kasai
- Le Territoire de Dibaya à l'Est et
- La Province du Kasai à l'Ouest

PRÉSENTATION ET ANALYSE DES RÉSULTATS

Etat de lieu des routes de Kazumba

Tableau 1: Réseau routier de Kazumba par categories

Catégories	Distances en Km	Etat		Nature	
		Bon	Mauvais	Revêtues	Non revêtues
Routes Nationales (RN)	238	88	150	30	208
Routes Provinciales (RP)	293	141	152	20	273
Routes de desserte agricole (RDA)	975	75	900	-	975
Total	1506	304	1202	50	1456

Source : OR/OVDA, 2024

La lecture de ce tableau nous dévoile que le Territoire de Kazumba a un réseau routier de 1506Km dont 238Km des RN soit 15,8%; 293Km des RP soit 19,4% et 975 Km des RDA soit 64,7%.

Parmi ces routes, 1202 Km sont en mauvais état, 304Km en bon état ou praticables dont moins de 50 Km asphaltées (routes en construction dans le cadre des différents projets de modernisation des routes en RDC) et le reste en terre battue.

Cet état des routes ne laissent la population de Kazumba indifférente. Interrogée à ce sujet, 46,6% déclarent que les routes sont en mauvais état, 21,3% l'amplifient pour confirmer que c'est en état médiocre, contre 24% qui affirment que les routes sont assez bonnes et 8% les trouvent praticables. En rapport avec les périodes de praticabilité des routes, les avis restent partagés. Si les uns (66% des enquêtés) s'inquiètent des effets de la pluie sur l'état des routes, 32% accusent la saison sèche de pouvoir rendre impraticables ces routes avec des bancs des sables. 2% affirment que c'est pendant toute l'année. Ce qui nous revient à dire que la variation des saisons influent négativement sur l'état des routes dans ce territoire.

Parmi les victimes, les transporteurs par vélo (localement appelés « Bayanda ») sont les plus affectés dans 55% de cas, suivi des motos (23% de cas), les piétons 16% de cas et les véhicules 6%. Cependant, les pieds est le moyen de transport le plus utilisé dans le territoire de Kazumba (52% de cas), le vélo dans 31% de cas et la moto dans 15% de cas. Cependant, 2% utilisent les véhicules. Cela sous-entend que le trafic commercial est ralenti dans le territoire de Kazumba non seulement à cause de mauvais état de routes, mais également des moyens de transport les plus utilisés qui restent de plus en plus critique.

Tableau 2: Evolution du réseau routier de Kazumba de 1980 à 2020

Années	1980	1990	2000	2010	2020
Routes en Km	1357	1357	1357	1357	1506

Source: Nyoka Mupangila, 2021, repris par Tshimanga Kabeya 2022

Retenons dans ce tableau que le réseau routier de Kazumba est resté le même de 1980 jusqu'en 2000. De 2010 à 2020, soit pendant 10 ans, seulement 149Km de nouvelles routes ont été construites.

Il en est de même pour les ponts et les bacs pouvant assurer la cohésion routière, qui restent dans la plupart de cas dans une situation critique. Comme le démontre le tableau ci-dessous, le Territoire de Kazumba compte environ 43 ponts dont 18 en besoin de construction, 17 à réhabiliter et 8 seulement qui sont en bon état. Situation similaire pour 4 bacs dont 1 opérationnel, 1 à réhabiliter et 2 à installer.

Tableau 3: Etat général des ponts et bacs dans le Territoire de Kazumba

Nombre	Etat			Total
	Bon	A construire	A réhabiliter	
Ponts	8	18	17	43
Bacs	1	2	1	4

Source: notre enquête sur terrain, 2022-2025

Ces résultats se rattachent à ceux de NYOKA M. (2021), qui a démontré l'arrêt d'entretien et construction des nouvelles routes en RDC après l'accession du pays à l'indépendance.

Niveau de connectivité et d'accessibilité

L'étude réalisée par Tshimanga Kabeya (2022) sur base de la carte de routes du Territoire de Kazumba, a attesté que la connectivité générale se présente comme suit : indice beta 1,03; indice gamma 0,37 et alpha 0,07.

De ces indices de connectivité, nous pouvons attester que seulement 37% (indice gamma de 0,37) des routes potentielles sont bien connectées bien que son réseau routier comprend beaucoup d'arêtes (indice beta de 1,03), il est donc complexe et comporte beaucoup de circuits. Comme l'indice gamma, l'indice alpha (0,07) soutienne que la connectivité du réseau est faible, ce qui entraîne l'enclavement du Territoire.

En rapport avec l'accessibilité, la matrice ci-dessous nous indique que le secteur de Miao est le plus accessible avec un indice le plus faible (7,8), suivi de secteur de Mutefu (7,9). Notons que cette accessibilité à vol d'oiseau reste encore théorique au vu de l'état des routes, des moyens de transport utilisé et de coût de transport.

Tableau 4: Matrice de connectivité du Territoire de Kazumba

Secteurs	Miao	Mbulungu	Matamba	Muswaswa	Mutefu	kavula	Tshitadi	Mboie	Kafuba	I.A.A	I.A.R
Miao	0	53	33	26	20	33	73	70	45	381	7,8
Mbulungu	53	0	44	50	63	90	77	99	35	553	11,3
Matamba	33	44	0	15	56	90	100	116	60	566	11,6
Muswaswa	26	50	15	0	47	78	94	97	60	512	10,5
Mutefu	20	63	56	47	0	33	55	50	41	388	7,9
Kavula	33	90	90	78	33	0	48	23	60	502	10,3
Tshitadi	73	77	100	94	55	48	0	38	42	574	11,8
Mboie	70	99	116	97	50	23	38	0	65	615	12,6
Kafuba	45	35	60	60	41	60	42	65	0	427	8,7
Total										4859	10

Source: Tshimanga K, 2022

Commentaire:

Les secteurs de Miao et Mutefu sont les points centraux du territoire, comme le défend la théorie de place centrale dans la localisation des activités, ce sont des points à privilégier dans le cadre de construction d'un réseau de transport compétitif. Ils peuvent donc jouer le rôle de centre d'affaire. Ce qui revient à dire que ce n'était par hasard que le siège administratif de Kazumba a été implanté dans le secteur de Miao. Les autres secteurs sont éloignés ou enclavés par rapport aux autres entités de ce territoire. C'est le cas de secteur de Mboie qui est le plus éloigné avec un indice le plus élevé (12,6).

Impacts de l'accessibilité sur le développement socio-économique du territoire

Etant donné que le territoire de Kazumba est relativement enclavé au vu des résultats ci-haut, il va falloir dans ce point, de dégager les effets de mauvais état des routes sur la vie de la population. Au cours de notre enquête, la population nous a révélé que sur une distance de 1Km, 76% prennent plus 10 minutes; 10,6% de cas consomment moins de 10 minutes. Par contre, 1,3% fait plus de 30 minutes et 10% de la même population d'enquête n'a pas de précision sur le temps consommé sur une distance de 1Km. Contrairement à la norme, ces résultats nous poussent à confirmer qu'il y a au départ une perte de temps provoquée par le mauvais état des routes.

Quant au coût de transport, il est élevé dans 55,3% de cas, très élevé dans 22% de cas; moyen dans 15,4% de cas et faible pour 7,3%. En somme, le transport coûte cher dans le territoire de Kazumba et ne permet pas l'écoulement facile des produits dans les zones de production vers les centres de consommation. Cela s'amplifie avec des problèmes secondaires tels que la carence des automobiles dans 74% de cas, péage et autres tracasseries routières (26% de cas).

Il en est de même des effets socio-économique similaires de la faible connectivité et accessibilité des routes dans le territoire qui sont liés essentiellement à la vente à vile prix des produits agricoles dans 58% de cas, la détérioration des marchandises dans 32% de cas et les autres effets tels qu'absence au travail, retard, etc. dans 10% de cas.

En cause, notre population d'étude attribue à 65,3% de cas la responsabilité à l'Etat, 14,6% affirment que la charge doit être sous la responsabilité de la population locale contre 10,6% qui pensent que ce sont les ONG qui doivent faire et 9,3% pensent que la responsabilité est collective. Parmi les pistes de solutions dans l'amélioration de l'accessibilité routière en milieu rural, 58,6% donnent de l'importance à l'entretien et construction des nouvelles routes, 34,6% reviennent sur la construction des infrastructures d'accompagnement telles que les marchés, les entrepôts etc. par ailleurs, 4% seulement reviennent sur la réglementation de prix de transport et 2,6% seulement

Tableau n°05: Production agricole des principales cultures de 2020 à 2022 (en tonnes)

Spécifications		Années		
		2020	2021	2022
Manioc	Nombre de ménages agri.	249 500	606 348	651 152
	Production	1659640	7 937 095	8 625 810
Maïs	Nombre de ménages agri.	249500	606 348	651 152
	Production	11225,5	416 373,01	468 829,44
Arachide	Nombre de ménages agri.	249 500	356 666	651 152
	Production	7920	18 832, 69	214 880
Riz paddy	Nombre de ménages agri.	249500	606 345	651 152
	Production	8040	98 774, 09	90 998
Niébé	Nombre de ménages agri.	249500	337 808	651 152
	Production	14970	9828	121 181 975

Source: MAYENGA H., 2026

Commentaire: Ce tableau nous indique que le rendement agricole n'a pas tenu compte de la croissance démographique. Le nombre de ménages agricole a triplé de 2020 à 2022 alors que la production est restée soit stationnaire, soit régressive.

Ces résultats nous poussent à confirmer que la pauvreté des ménages ruraux dans le territoire de Kazumba découle essentiellement de mauvais état de routes, le manque des infrastructures d'accompagnement (stockage et conservation), etc. et surtout du déficit de la gouvernance territoriale.

Perspectives d'avenir

Le territoire de Kazumba, outre ses potentialités naturelles et humaines, est un territoire essentiellement à vocation agricole. Développer ce territoire c'est tout d'abord chercher à renforcer ses capacités de connectivité et d'accessibilité: construire et entretenir des routes.

- Aux autorités publiques : mettre en place une politique globale de développement visant le désenclavement du territoire, construire des infrastructures d'accompagnement telles que l'eau, l'électricité, les marchés, les écoles, ... ; activation d'un service de catonnage manuel salarié, la création d'une taxe de circulation routière (péage) proportionnelle aux revenus des usagers; l'appui des petites entreprises agricoles et les organisations paysannes; le recyclage des animateurs publics (bonne gouvernance), créer des sociétés de transport publique afin d'assurer la fluidité des personnes et des produits, investir dans le secteur agricole, etc.
- Aux opérateurs économiques : développer une éthique fiscale afin d'accompagner l'Etat dans sa politique de développement local; faciliter l'accès aux intrants pour les paysans;
- Aux paysans de participer à tous les projets de développement territorial.

CONCLUSION

Au terme de cette étude qui a porté sur« l'analyse de l'accessibilité routière des zones rurales en RDC et son impact socio-économique dans la Province du Kasai Central (RD Congo): regard sur le Territoire de Kazumba », il sied de noter que le développement de ce territoire dépend du niveau d'accessibilité routière.

Nous avons mené une enquête auprès de notre population cible, sur un échantillon de 150 individus et nous avons trouvé les résultats suivants : le territoire de Kazumba est relativement enclavé (indices de connectivité faibles: gamme 0,37 et alpha 0,07. Les routes sont impraticables dans la plupart de cas et ne stimulent la production.

Notons que ces routes non entretenues ni revêtues se détériorent en fonction des saisons : les marécages, nids de poules, boues des terres, menaces érosives etc. pendant la saison de pluie d'une part et d'autre part le banc de sables pendant la saison sèche. C'est ce que notre population d'étude nous a dévoilé dans les avis partagés. Cet état défectueux des routes couplé au manque de moyen de transport fait perdre directement le temps aux usagers.

Par conséquent, la faible connectivité et accessibilité des routes dans le territoire, provoque la vente des produits à des prix non rémunérateurs dans 58%, la détérioration des marchandises dans

32% de cas et les autres effets tels qu'absence au travail, retard, etc. dans 10% de cas.

Comme solution, l'amélioration de l'accessibilité routière en milieu rural a été évoquée dans 58,6% qui donnent de l'importance à l'entretien et construction des nouvelles routes, 34,6% reviennent sur la construction des infrastructures d'accompagnement telles que les marchés, les entrepôts etc. par ailleurs, 4% seulement reviennent sur la réglementation de prix de transport et 2,6% seulement

Donc, favoriser le développement socio-économique de Kazumba c'est tout d'abord entretenir et construire des nouvelles routes ainsi que certaines infrastructures d'accompagnement. Mais l'étude n'a pas eu à développer le mécanisme de financement des infrastructures rurales, la gouvernance locale des routes des dessertes agricoles ainsi que l'impact des politiques publiques sur les questions d'aménagement territorial en RDC. Ce qui va nous donner une ouverture aux recherches éventuelles dans les jours à venir.

RÉFÉRENCES

1. Albert Hirschman (1958), *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, 252p
2. CERTU (2006), *Calcul d'accessibilité: impact des spécifications du réseau routier sur les calculs d'accessibilité*, lu sur <http://www.certu.fr>
3. https://www.piarc.org/theme_strategique_2_mobilite consulté le 12 décembre 2025 à 11h).
4. J.J BAVOUX, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 2014
5. Jacques BIGNICOURT (1971), *Disparités régionales et aménagement du territoire et en Afrique*, Armand Colin, p.371
6. MAYENGA H., (2026), *Etude des relations économiques ville-campagne. Kananga et les marchés de Kazumba*, mémoire de DEA, UPKAN, 120p
7. MUTENABABU NKONGOLO, (2016), « Transport et mutations socio-économiques au Kasai Central: cas de la route Kananga-Kalambambuji », *Mémoire*, ISP/Kananga, 89p
8. MUTENABABU Nkongolo, (2026), « Infrastructures de transport terrestre et développement socio-économique dans la province du Kasai Central en RDC », *mémoire de DEA*, UPKAN, 146p
9. NYOKA M., (2011), *Contribution à l'étude des relations villes campagnes en RDC « cas de Kananga et sa région »*, Thèse, UPN, p.306
10. NYOKA MUPANGILA, (2021), *Aménagement de l'espace congolais, Bilan de 60 ans de gestion d'un pays continent*, EUA, Kinshasa,
11. Sara Gustason, « Milieu rural: les routes peuvent augmenter l'accès aux marchés et les revenus », article du blog du 17 mai 2016, IFPRI, Portail de la sécurité alimentaire, lu sur <https://ssa.foodsecurityportail.org>
12. Triono Junoasmono, Jennarp B. Odoki et Henry R. Kerali, (s.d), *L'impact de l'entretien des routes sur l'accessibilité des communautés rurales en Indonésie*.
13. TSHIMANGA KABEYA S. (2022), *Aménagement de voies de transport routier en milieux ruraux de la RDC. Cas du territoire de Kazumba*, *Mémoire*, UPKAN,
14. Ulimwengu, J. et Randriamamonjy, J. (2010), *Infrastructure de transport et réduction de la pauvreté en RDC: une analyse des liens entre accessibilité et production agricole*, IFPRI/Kinshasa
15. Wynand Steyn, (2016), « les effets de l'état des routes rurales sur les cargaisons de produits agricoles: un moyen d'améliorer la visibilité de la recherche sur les routes rurales », ReCAP
