

Research Article

ACCESSIBILITE DES MARCHES RURAUX ET DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE KAZUMBA : DIAGNOSTIC DES RESEAUX DE TRANSPORT ET PERSPECTIVES D'ACTION

* HONORE MAYENGA MUTSHIPAYI

Université Pédagogique de Kananga, République Démocratique du Congo.

Received 16th June 2026; Accepted 17th July 2026; Published online 22nd August 2026

RÉSUMÉ

L'accessibilité des marchés constitue une condition déterminante de la participation des territoires ruraux aux échanges économiques, de la valorisation de la production agricole et de l'amélioration des conditions de vie. Cet article analyse les relations entre l'état des infrastructures de transport, la connectivité des marchés et les perspectives de développement territorial dans le Territoire de Kazumba, au Kasaï-Central, en République démocratique du Congo. L'étude s'appuie sur l'exploitation de documents administratifs et techniques, l'observation directe des routes, ponts, bacs et marchés, des entretiens auprès d'acteurs territoriaux, ainsi qu'une analyse spatiale comparative des distances et des liaisons entre les principaux marchés de Kazumba et la ville de Kananga. Les résultats montrent que le territoire dispose d'un réseau routier théorique de 1 506 km, dont 238 km de routes nationales, 293 km de routes provinciales et 975 km de routes de desserte agricole. Cependant, seuls 162 km de routes de desserte agricole, soit 21,1% de cette catégorie, ont bénéficié d'un entretien récent ou sont considérés comme fonctionnels dans les données disponibles. La situation des franchissements est encore plus critique: sur 43 ponts recensés, 11 seulement sont en bon état, 5 nécessitent des réparations et 27 doivent être construits ou reconstruits. L'analyse de la centralité marchande place Ndekeshu au premier rang des marchés étudiés, devant Kafuba et Bilomba, tandis que Matamba apparaît comme le marché le plus éloigné selon l'indice utilisé dans le mémoire source. Cette faible accessibilité accroît les coûts de transport, réduit les débouchés des producteurs, favorise les pertes post-récolte, accentue les écarts de prix et détourne une partie des flux vers d'autres pôles, notamment Tshikapa, Kalamba-Mbuji, le Kasaï et l'Angola. L'article soutient qu'une stratégie efficace doit associer réhabilitation ciblée des axes et des ponts, entretien courant, amélioration des services de transport, structuration des marchés, gouvernance locale et soutien aux chaînes de valeur agricoles. Il propose un cadre d'intervention gradué fondé sur la hiérarchisation des corridors, la maintenance préventive et le suivi d'indicateurs d'accessibilité.

Mots-clés: accessibilité territoriale; marchés ruraux; routes de desserte agricole; connectivité ; développement local.

INTRODUCTION

L'accessibilité ne se réduit pas à la présence physique d'une route sur une carte. Elle désigne la possibilité effective, pour des personnes, des biens et des services, d'atteindre des lieux dans des conditions acceptables de temps, de coût, de sécurité et de régularité. Dans les espaces ruraux, cette notion est particulièrement importante parce que la production agricole dépend simultanément de l'accès aux intrants, aux marchés, aux services publics et aux centres de consommation. Une route peut donc être considérée comme une infrastructure économique, sociale et territoriale : elle rapproche les producteurs des acheteurs, réduit l'incertitude sur les débouchés et contribue à la formation d'un espace d'échanges.

Les travaux internationaux montrent que les infrastructures de transport rural agissent sur plusieurs dimensions du développement. Elles influencent l'accès aux marchés, les coûts de transaction, les revenus agricoles, la santé, l'éducation et la résilience des communautés [1]. Une revue systématique consacrée aux routes rurales dans les pays en développement conclut que les interventions routières peuvent améliorer les coûts de transport, les revenus des exploitants, l'accès aux marchés et certaines décisions de production, tout en soulignant que leurs effets dépendent fortement de la qualité de la maintenance, du contexte institutionnel et des services complémentaires [2]. Dans la même perspective, l'analyse de Berg, Blankespoor et Selod indique qu'une amélioration de l'accessibilité

aux marchés en Afrique subsaharienne est associée à une extension modeste mais significative des superficies cultivées et à une hausse locale limitée du produit intérieur brut [3].

La République démocratique du Congo possède un potentiel agricole considérable, mais celui-ci reste insuffisamment transformé en revenus, en sécurité alimentaire et en développement local. L'agriculture y demeure marquée par la faible productivité, l'usage limité des intrants, la fragmentation des chaînes de commercialisation et des coûts de transaction élevés. Otchia souligne que la modernisation agricole congolaise doit combiner les progrès technologiques avec les routes rurales, les réseaux d'approvisionnement, la sécurisation foncière et des politiques favorables aux petits producteurs [4]. Dans ce contexte, l'amélioration des liaisons rurales ne constitue pas une politique isolée : elle doit être pensée comme une composante d'une transformation territoriale plus large.

Le Territoire de Kazumba illustre cette problématique. Situé au Sud-Ouest de la ville de Kananga, dans la province du Kasaï-Central, il couvre environ 12881 km² et dispose d'importantes potentialités agricoles, hydriques et humaines. Il comprend neuf secteurs, 89 groupements et 21 agglomérations indépendantes. Pourtant, les relations entre les zones de production, les marchés centraux et la ville de Kananga restent fragiles. La faiblesse et la discontinuité des réseaux routiers, la dégradation des ponts, l'insuffisance des moyens de transport et la faible structuration des marchés réduisent l'intégration économique du territoire.

La question centrale de cet article est la suivante : dans quelle mesure la dégradation des infrastructures de transport explique-t-elle

*Auteur correspondant: HONORE MAYENGA MUTSHIPAYI,
Université Pédagogique de Kananga, République Démocratique du Congo.

la faible accessibilité des marchés de Kazumba et quelles interventions permettraient de soutenir un développement territorial plus inclusif ? Trois questions secondaires en découlent. Pourquoi l'accessibilité est-elle faible ? Quelles sont les conséquences économiques et sociales de cette situation ? Quelles mesures pourraient renforcer la connectivité interne du territoire et les relations avec Kananga et les autres pôles régionaux ?

Partant de ces questions, l'objectif est double. Il s'agit, d'une part, de caractériser l'état du réseau de transport et la hiérarchie des marchés de Kazumba ; d'autre part, de formuler une stratégie d'action réaliste, fondée sur la hiérarchisation des besoins, la maintenance et la coordination des acteurs. Cette recherche ne prétend pas mesurer économétriquement un effet causal de la route sur les revenus ou la pauvreté. Il propose plutôt un diagnostic géographique et territorial, fondé sur les données disponibles et explicitement limité par leur qualité hétérogène.

CADRE CONCEPTUEL ET REVUE DE LA LITTÉRATURE

Accessibilité, mobilité et connectivité

L'accessibilité peut être définie comme la capacité d'un lieu à être atteint depuis un autre lieu au moyen d'un système de transport donné. Elle comprend une dimension spatiale, liée à la distance et à la configuration du réseau, une dimension temporelle, liée au temps de déplacement et à la saisonnalité, et une dimension économique, liée au coût du trajet. Dans les territoires ruraux, elle comporte également une dimension institutionnelle et sociale : un marché peut être géographiquement proche mais difficilement accessible si la route est coupée, si le transport est trop cher ou si le service est irrégulier.

La connectivité renvoie davantage à la structure des liaisons entre les points d'un réseau. Un marché bien connecté possède plusieurs relations avec les zones de production, les autres marchés et les centres urbains. L'accessibilité mesure donc la facilité d'accès ; la connectivité décrit la densité, la continuité et la diversité des liens. Une politique publique peut améliorer l'une sans améliorer suffisamment l'autre : la réhabilitation d'un court tronçon peut réduire une distance locale, mais elle ne produira qu'un effet limité si les ponts situés en aval restent impraticables.

Dans cette étude, l'accessibilité est appréhendée à travers quatre dimensions : la distance entre les marchés, l'état des infrastructures, la disponibilité des moyens de transport et la capacité de polarisation des marchés. Cette approche permet d'éviter une lecture strictement métrique de la distance. L'indice présenté dans le mémoire source combine la distance à vol d'oiseau et la distance sur le réseau pour établir un classement des marchés. Cet indicateur est conservé comme outil exploratoire, mais il doit être interprété comme un indice relatif et non comme une mesure normalisée du temps ou du coût généralisé.

Marchés, centralité et polarisation

Un marché rural n'est pas seulement un lieu de vente. Il constitue un nœud territorial où convergent des producteurs, des commerçants, des transporteurs et des consommateurs. Il fournit des biens manufacturés, organise la circulation de l'information sur les prix et peut offrir des services secondaires tels que le crédit informel, le stockage ou la mise en relation des acteurs. Sa centralité dépend de sa localisation, de son accessibilité, de la fréquence des échanges, de la diversité des produits et de la régularité des services.

La théorie des lieux centraux de Christaller, relue dans la géographie contemporaine, aide à comprendre la hiérarchie des marchés. Les centres les mieux équipés et les mieux desservis attirent une aire d'influence plus large. Cependant, les hypothèses d'un espace homogène et facilement circulaire sont rarement réunies dans les campagnes congolaises. La hiérarchie observée dépend aussi des contraintes naturelles, des trajectoires historiques, de l'action publique et des stratégies des commerçants.

Le modèle centre-périphérie permet de mettre en évidence les relations asymétriques entre Kananga, les marchés centraux de Kazumba et les zones de production. Kananga devrait jouer un rôle de débouché pour les produits agricoles et de fournisseur de biens manufacturés. Lorsque les liaisons sont défailtantes, cette relation se fragilise et les flux se réorientent vers d'autres pôles. Il en résulte une perte de polarisation pour Kananga et un renforcement de la dépendance de certaines localités envers des centres extérieurs.

Routes rurales et développement agricole

Les routes rurales produisent des effets à travers plusieurs mécanismes. Elles diminuent le coût du transport des produits et des intrants, réduisent le temps d'acheminement, facilitent l'accès aux services et augmentent la probabilité que les producteurs commercialisent une part plus importante de leur récolte. Elles peuvent aussi améliorer la concurrence entre acheteurs et réduire les écarts de prix entre zones de production et marchés de consommation.

Ces effets ne sont toutefois ni automatiques ni uniformes. Une route réhabilitée peut favoriser l'arrivée d'intrants et de commerçants, mais aussi accroître la concurrence pour les petits producteurs si ceux-ci ne disposent pas d'un pouvoir de négociation ou d'un accès au stockage. La route doit donc être associée à des organisations paysannes, à des services de vulgarisation, à des mécanismes de financement et à une gouvernance locale transparente. La littérature internationale insiste de plus en plus sur cette approche systémique, qui considère les infrastructures de transport comme un levier parmi d'autres du développement rural [1] [2].

MATERIEL ET METHODES

Zone d'étude et période d'observation

L'étude porte sur le Territoire de Kazumba, dans la province du Kasai-Central. L'analyse couvre principalement la période 2010-2025, tout en mobilisant des éléments historiques relatifs à l'évolution des réseaux de transport depuis la période coloniale. Cette profondeur temporelle permet de comparer la phase de construction et d'entretien des infrastructures observée dans les archives historiques avec la situation contemporaine, marquée par la dégradation et la discontinuité des réseaux.

Kazumba est limité au nord par le Territoire de Demba, au Sud par le Territoire de Luiza, à l'Est par la ville de Kananga et le Territoire de Dibaya, à l'Ouest par la Province du Kasai.

Le territoire est traversé par plusieurs cours d'eau, dont la Lulua, la Miao, la Lueta, la Kasai, la Kashinde et la Lutshiatsia. Ces cours d'eau constituent à la fois des ressources et des obstacles lorsque les franchissements sont insuffisants.

Données et techniques de collecte

Les données proviennent de trois sources principales. Premièrement, des documents administratifs et techniques ont été consultés auprès

des services territoriaux, de la Division provinciale de l'intérieur, de la Division de l'agriculture, de l'Office des Routes et de l'Office des Voies de Desserte Agricole. Deuxièmement, une observation directe a porté sur les routes, les ponts, les bacs, les marchés et les moyens de transport effectivement utilisés. Troisièmement, des entretiens ont été menés auprès d'acteurs territoriaux, notamment des responsables administratifs, des agents des marchés et des représentants locaux.

Approches analytiques

Trois approches ont été combinées. L'approche hypothético-déductive a permis de confronter l'hypothèse d'une relation entre la dégradation des infrastructures et la faible accessibilité des marchés aux observations réalisées. L'approche diachronique a servi à comparer les trajectoires historiques des réseaux de transport. L'approche systémique a considéré Kazumba comme un ensemble de sous-systèmes interdépendants : zones de production, marchés, centres administratifs, réseaux de transport, services et acteurs.

L'accessibilité relative des marchés a été approchée par un indice fondé sur la distance à vol d'oiseau et la distance sur le réseau. Plus l'indice est faible, meilleure est la position relative du marché. Cette méthode permet d'identifier la centralité potentielle, mais elle ne prend pas directement en compte la pente, la vitesse réelle, les coûts monétaires, les ruptures saisonnières, les attentes aux ponts ou la disponibilité des véhicules. Dans l'interprétation, l'indice est donc complété par l'état des routes, la situation des ponts et les observations de terrain.

RESULTATS

Un territoire doté de potentialités mais faiblement intégré

Kazumba dispose de conditions naturelles favorables à la production agricole. Les sols sablo-argileux du nord et du centre, ainsi que les sols argileux de l'est, offrent des possibilités pour les cultures tropicales. Le climat tropical humide, caractérisé par une saison sèche et une saison des pluies, permet une activité agricole diversifiée, même si les précipitations et le ruissellement accélèrent la dégradation des pistes. Les cours d'eau offrent des possibilités pour la pêche, l'irrigation locale et, à plus long terme, la production énergétique.

Ces potentialités sont soutenues par une population importante et une main-d'œuvre disponible. La structure démographique présentée dans le mémoire source indique une forte proportion de jeunes. Toutefois, une population nombreuse ne constitue un avantage territorial que si elle peut accéder aux terres, aux intrants, aux services, aux marchés et aux emplois. En l'absence de ces conditions, elle peut accentuer la pression sur les ressources et la vulnérabilité des ménages.

L'organisation administrative en neuf secteurs produit une trame territoriale relativement étendue, mais la cohésion spatiale reste incomplète. Les villages et les zones de production ne sont pas tous reliés de manière régulière aux marchés centraux. Le territoire fonctionne ainsi comme un archipel de localités, dont certaines entretiennent des relations plus fortes avec Kananga, Tshikapa, Kalamba-Mbuji, le Kasai ou l'Angola qu'avec les marchés voisins de Kazumba.

Une armature routière quantitativement importante mais fonctionnellement faible

Le réseau routier théorique de Kazumba est estimé à 1 506 km. Il comprend 238 km de routes nationales, 293 km de routes provinciales et 975 km de routes de desserte agricole. Cette structure montre le poids des routes locales dans la desserte des zones de production. Les routes de desserte agricole représentent environ 64,7% du réseau total recensé.

Catégorie de voie	Longueur recensée	Part approximative du réseau	Fonction territoriale principale
Routes nationales	238 km	15,8 %	Liaison avec les grands centres et circulation interterritoriale
Routes provinciales	293 km	19,5 %	Liaison entre secteurs, centres secondaires et axes régionaux
Routes de desserte agricole	975 km	64,7 %	Accès aux villages, champs et marchés ruraux
Total	1 506 km	100 %	Armature routière territoriale

La longueur théorique ne doit cependant pas être confondue avec l'accessibilité effective. Les données de l'Office des Voies de Desserte Agricole indiquent que 162 km de routes de desserte agricole ont été entretenus ou bénéficiaient d'une intervention récente, soit 21,1% des 975 km recensés. Plus des trois quarts du réseau de desserte agricole demeurent donc dans une situation d'entretien insuffisant ou d'impraticabilité, notamment pour les véhicules.

Les interventions récentes ont concerné plusieurs tronçons : Bilomba-Ndekesha, Bilomba-Ntumbu, Malandji-RP Mikalayi-McKabue, Tshisuku-Ndekesha et Miao-Ndekesha. Ces opérations sont importantes, mais leur dispersion et leur caractère ponctuel ne suffisent pas à créer un réseau continu. Une route rénovée perd une grande partie de sa valeur économique si elle débouche sur un tronçon impraticable ou sur un franchissement non aménagé.

Les ponts et les bacs : principaux points de rupture

Le recensement des franchissements révèle 43 ponts et 4 bacs. Parmi les ponts, 11 sont en bon état, 5 nécessitent des réparations et 27 sont à construire ou à reconstruire. Ainsi, seulement 25,6% des ponts recensés sont considérés comme fonctionnels ou en bon état, tandis que 62,8% nécessitent une construction ou une reconstruction.

Etat des ponts	Nombre	Part du total
Bon état	11	25,6 %
A réparer	5	11,6 %
A construire ou reconstruire	27	62,8 %
Total	43	100 %

La distribution sectorielle est inégale. Musuasua se trouve dans une situation relativement plus favorable pour certains franchissements, alors que Kafuba cumule l'enclavement et l'insuffisance des ponts. Les secteurs traversés par la Miao, la Lulua, la Kashinde ou la Lutshiatshia peuvent subir des ruptures de circulation saisonnières. Les bacs constituent une solution provisoire, mais leur efficacité dépend de leur disponibilité, de leur sécurité et de la capacité à assurer leur entretien.

Les ponts sont donc des infrastructures stratégiques. Leur faible nombre ne doit pas conduire à les considérer comme secondaires : un seul pont manquant peut isoler un secteur entier et annuler les investissements réalisés sur plusieurs kilomètres de route. La

programmation des travaux doit ainsi être fondée sur les points de rupture et non uniquement sur la longueur des tronçons.

Hierarchie et centralité relative des marchés

L'analyse de l'indice d'accessibilité place Ndekesha comme la place centrale relative de l'échantillon étudié, avec un indice de 8. Kafuba vient ensuite avec 9,2, puis Bilomba avec 9,8. Matamba, avec 14,6, est le marché le plus éloigné selon cet indicateur. Le classement doit être lu comme une mesure de position relative dans le réseau, et non comme une mesure absolue du temps de déplacement.

Marché	Indice d'accessibilité dans le mémoire source	Interprétation relative
Ndekesha	8,0	Centralité relative la plus favorable
Kafuba	9,2	Centralité intermédiaire favorable
Bilomba	9,8	Centralité intermédiaire
Autres marchés étudiés	Valeurs intermédiaires	Position variable selon les axes
Matamba	14,6	Position relative la plus défavorable

Ndekesha présente donc un potentiel de centralité qui pourrait être renforcé par des investissements ciblés dans le marché, le stockage, les services de transport et les liaisons vers les zones de production. Kafuba et Bilomba pourraient jouer un rôle de relais. Matamba nécessite une stratégie de désenclavement spécifique, car l'amélioration de sa relation avec les marchés voisins pourrait produire des effets importants sur les producteurs périphériques.

La centralité ne dépend cependant pas uniquement de la distance. Elle est aussi liée à la qualité de l'espace marchand, à la régularité des transporteurs, à la présence d'équipements, à la sécurité des transactions et à la capacité de regroupement des produits. Un marché central sans entrepôts ni aire de chargement peut rester moins attractif qu'un marché secondaire mieux organisé.

Effets économiques de la faible accessibilité

Les observations et les données du mémoire source mettent en évidence plusieurs effets. Le premier est l'augmentation du coût de transport. Les motos, les vélos et la marche jouent un rôle central dans les déplacements, tandis que le transport automobile reste limité par l'état des routes et des ponts. Les producteurs éloignés supportent alors des coûts plus élevés pour rejoindre le marché et sont parfois contraints de vendre à des intermédiaires directement dans les villages, à des prix inférieurs.

Le deuxième effet concerne la commercialisation agricole. Lorsque la route est impraticable, les producteurs réduisent la quantité mise en marché, privilégient les cultures de subsistance et limitent les investissements. La production potentielle ne devient pas nécessairement une production commercialisée. Cette situation est cohérente avec les enseignements de la littérature internationale : l'accès au marché agit sur la décision de produire et sur la possibilité de transformer un surplus en revenu [2] [3].

Le troisième effet est l'écart des prix. Les données recueillies dans le mémoire montrent que les prix des produits agricoles et manufacturés varient d'un marché à l'autre. Les différences sont compatibles avec une faible intégration spatiale : les marchés mal desservis paient plus cher les biens importés et vendent moins cher

les produits agricoles lorsqu'ils sont en situation d'offre excédentaire locale.

Le quatrième effet est la réorientation des flux. Certaines localités se tournent vers la province du Kasaï, Kalamba-Mbuji, Tshikapa ou l'Angola pour vendre ou acheter, plutôt que de dépendre de Kananga. Cette orientation peut être rationnelle du point de vue des acteurs lorsque le coût généralisé du trajet est plus faible, mais elle affaiblit la polarisation de Kananga et la cohésion économique du Territoire de Kazumba.

Effets sociaux et territoriaux

La faible accessibilité limite l'accès aux services de santé, d'éducation et d'administration. Elle augmente le temps consacré aux déplacements et renforce les inégalités entre les ménages proches des axes et ceux des zones périphériques. Les femmes et les jeunes peuvent être particulièrement affectés lorsque le transport est coûteux ou irrégulier, car ils assument souvent une part importante du transport des produits et de l'approvisionnement des ménages.

L'enclavement agit aussi sur la sécurité alimentaire. Il réduit la circulation des produits entre zones de surplus et zones déficitaires, renchérit l'approvisionnement et rend les ménages plus exposés aux chocs climatiques ou économiques. Il ne faut toutefois pas attribuer toute la malnutrition à l'état des routes. Les revenus, la qualité des soins, l'accès à l'eau, les pratiques alimentaires, la production et les conflits éventuels interviennent également. L'infrastructure est un facteur important, mais elle s'inscrit dans un système de vulnérabilités.

DISCUSSION

L'hypothèse d'une relation entre infrastructures et accessibilité

Les résultats confirment globalement l'hypothèse selon laquelle la faible accessibilité des marchés de Kazumba est associée à l'état défectueux des infrastructures, à l'insuffisance de l'entretien et à la faiblesse des moyens de transport. La relation observée est cohérente sur trois plans. D'abord, les routes de desserte agricole représentent la majorité du réseau mais la part entretenue reste faible. Ensuite, les ponts constituent des points de rupture nombreux et spatialement dispersés. Enfin, les modes de transport dominants sont adaptés aux déplacements individuels ou aux faibles volumes, mais insuffisants pour une évacuation régulière des productions agricoles.

Cependant, l'analyse doit éviter un déterminisme infrastructurel. La réhabilitation d'une route ne garantit pas automatiquement la croissance agricole. Les producteurs doivent disposer d'un surplus, d'intrants, d'informations et d'un pouvoir de négociation. Les commerçants doivent pouvoir circuler. Les marchés doivent offrir des installations minimales. Les administrations doivent assurer la maintenance. Le développement résulte donc d'une combinaison entre accessibilité, capacité productive et gouvernance.

Une lecture en termes de réseau et non de tronçons isolés

Le diagnostic montre que la politique publique doit abandonner une logique de tronçons isolés au profit d'une logique de réseau. La priorité n'est pas nécessairement de réhabiliter d'abord les plus longues routes, mais les liaisons qui connectent le plus grand nombre de producteurs à un marché central, ainsi que les franchissements dont l'absence bloque un corridor entier.

Cette approche rejoint les conclusions des travaux consacrés au transport rural : les routes, les ponts, les services de mobilité, la maintenance et les institutions doivent être considérés comme un système interdépendant [1]. Dans le cas de Kazumba, un corridor prioritaire pourrait relier les zones de production méridionales et occidentales à Ndeksha, Bilomba et Kananga, tandis qu'un second niveau de liaisons relierait les villages et les marchés de secteur aux axes principaux.

La question de la maintenance

La construction ou la réhabilitation ponctuelle ne peut produire des effets durables sans entretien courant. Les précipitations supérieures à 1 500 mm par an évoquées dans les données du mémoire, le ruissellement, l'érosion et le trafic lourd accélèrent la détérioration. Le cantonnage manuel, lorsqu'il est rémunéré, encadré et intégré à un programme technique, peut contribuer à maintenir les fossés, les accotements, les petits ouvrages et les zones de passage.

Il convient toutefois de professionnaliser cette activité. Le travail occasionnel réalisé autour des jours de marché ne suffit pas. Une politique de maintenance devrait définir des responsabilités par tronçon, un calendrier saisonnier, des normes simples de contrôle et un mécanisme public de paiement. La transparence des financements et la publication des tronçons entretenus sont essentielles pour réduire les risques de captation des ressources.

Une gouvernance territoriale multi-acteurs

La gouvernance des réseaux doit associer l'État central, la province, le territoire, les secteurs, les autorités coutumières, les organisations paysannes, les transporteurs, les commerçants et les partenaires techniques et financiers. Chaque niveau possède une information différente. Les producteurs connaissent les points de rupture saisonniers ; les transporteurs connaissent les coûts et les risques ; les services techniques connaissent l'état des ouvrages ; les autorités locales connaissent les priorités sociales.

Un comité territorial de l'accessibilité pourrait produire un inventaire annuel des routes et des ponts, classer les points critiques, suivre les prix et documenter les interruptions de trafic. Cet outil ne remplacerait pas les administrations compétentes, mais il favoriserait la coordination et la redevabilité.

PERSPECTIVES D'ACTION ET MODELE D'INTERVENTION

Hiérarchiser les investissements

La première priorité consiste à identifier les corridors à fort effet territorial. La sélection peut reposer sur cinq critères : nombre de localités desservies, volume potentiel de production, proximité d'un marché central, état du franchissement et possibilité d'entretien. Un tronçon qui relie plusieurs villages à Ndeksha et qui est interrompu par un seul pont devrait être prioritaire sur une route plus longue mais faiblement fréquentée.

La deuxième priorité est la remise en état des ponts et bacs. Le recensement de 27 ponts à construire ou reconstruire indique l'existence d'un programme lourd, mais toutes les interventions ne peuvent être réalisées simultanément. Une première phase devrait viser les franchissements qui coupent les liaisons entre les marchés centraux et les zones de production. Une deuxième phase concernerait les liaisons secondaires.

La troisième priorité est l'entretien courant des routes déjà réhabilitées. Sans cette étape, les investissements perdent rapidement leur valeur. Les travaux devraient inclure le drainage, le traitement des nids-de-poule, le débroussaillage, la stabilisation des points érodés et le contrôle des charges des véhicules lourds.

Renforcer les marchés et les chaînes de valeur

L'amélioration de la route doit être accompagnée par une amélioration des marchés. Ndeksha, Kafuba et Bilomba pourraient être équipés progressivement d'aires de chargement, d'entrepôts ventilés, de points d'eau, de sanitaires, de dispositifs de pesage et de tableaux d'information sur les prix. Ces équipements réduiraient les pertes, faciliteraient la négociation et augmenteraient la transparence. Les organisations de producteurs pourraient regrouper les volumes, planifier les ventes et négocier avec les transporteurs. Le stockage permettrait d'éviter la vente forcée immédiatement après la récolte, période durant laquelle les prix sont souvent faibles. Les interventions devraient être adaptées aux principales productions locales, notamment le manioc, le maïs, l'arachide, les haricots et les produits maraîchers, sous réserve de confirmer les volumes par des statistiques agricoles actualisées.

Diversifier les moyens de transport

La moto et le vélo resteront probablement essentiels à court terme. La politique publique devrait donc améliorer leur sécurité et leur efficacité plutôt que les considérer comme des solutions temporaires. Des points de transbordement, des services de réparation, des coopératives de transport et des dispositifs de transport collectif pour les jours de marché pourraient faciliter les flux.

A moyen terme, la réhabilitation de l'aérodrome ou la construction d'une ligne ferroviaire peuvent être envisagées, mais elles exigent des études de faisabilité, des investissements importants et une analyse de la demande. La priorité immédiate doit rester l'amélioration du réseau routier et des franchissements, qui constituent l'ossature réellement utilisée par les populations.

Mettre en place un système de suivi de l'accessibilité

Un observatoire territorial léger pourrait suivre plusieurs indicateurs : distance-temps vers le marché le plus proche, nombre de jours d'interruption par saison, coût du transport par sac ou par kilogramme, état des ponts, fréquence des véhicules, écart de prix entre marchés, volume commercialisé et part des routes entretenues. Ces données pourraient être collectées trimestriellement avec l'appui des services locaux et des organisations paysannes.

Domaine	Indicateur proposé	Fréquence	Responsable possible
Routes	Kilomètres entretenus et praticables	Trimestrielle	Office technique et territoire
Ponts	Nombre d'ouvrages fonctionnels	Semestrielle	Service des infrastructures
Mobilité	Coût et durée du trajet vers le marché	Mensuelle	Transporteurs et marchés
Marchés	Volumes, prix et fréquence des échanges	Hebdomadaire ou mensuelle	Gestionnaires des marchés
Agriculture	Part de la production commercialisée	Saisonnière	Service agricole et organisations paysannes
Équité	Accessibilité différenciée par secteur et par sexe	Annuelle	Administration et recherche

CONCLUSION

L'analyse du Territoire de Kazumba montre que la question de l'accessibilité des marchés se situe au croisement de la géographie des réseaux, de l'économie agricole et de la gouvernance territoriale. Le territoire dispose d'un potentiel agricole et humain important, mais celui-ci reste freiné par une armature de transport discontinue. Le réseau routier recensé atteint 1 506 km, dont 975 km de routes de desserte agricole ; toutefois, seuls 162 km de ces dernières ont bénéficié d'un entretien récent selon les données disponibles. La situation des franchissements est particulièrement préoccupante : 27 des 43 ponts inventoriés doivent être construits ou reconstruits.

La faible accessibilité entraîne une hausse des coûts de transport, une réduction des débouchés, une variation importante des prix, une limitation de la production commercialisée et une réorientation des flux vers des pôles extérieurs. Elle fragilise la polarisation de Kananga et accentue les inégalités entre les secteurs. Ndeksha apparaît comme la centralité relative la plus favorable dans le classement étudié, tandis que Matamba présente la position la plus défavorable. Ces résultats plaident pour une stratégie de désenclavement différenciée, fondée sur la hiérarchisation des corridors et des points de rupture.

L'intervention publique devrait combiner quatre dimensions : réhabiliter les axes prioritaires et les ponts critiques ; institutionnaliser l'entretien courant ; améliorer les services de mobilité et l'organisation des marchés ; renforcer les capacités des producteurs et la gouvernance multi-acteurs. La route n'est pas une fin en soi. Elle devient un instrument de développement lorsqu'elle est reliée à une production, à un marché organisé, à des services et à une capacité locale de gestion.

En définitive, le développement territorial de Kazumba ne dépend pas seulement de l'augmentation de la longueur des routes. Il dépend surtout de la **fonctionnalité du réseau**, de sa continuité saisonnière, de son articulation avec les marchés et de la capacité des institutions à garantir son entretien. Une politique territoriale cohérente devrait ainsi considérer l'accessibilité comme un indicateur central de la planification du développement rural au Kasai-Central.

REFERENCES

- [1] Kaiser, N. & Barstow, C. K. (2022). Rural Transportation Infrastructure in Low- and Middle-Income Countries: A Review of Impacts, Implications, and Interventions. *Sustainability*, 14(4), 2149. <https://doi.org/10.3390/su14042149>
- [2] Ludwig, C., Nagarajan, G. & Zaman, L. (2016). Systematic Review of the Effects of Rural Roads on Expanding Agricultural Markets in Developing Countries. United States Department of Agriculture, Food for Progress. https://fas.usda.gov/sites/default/files/2020-03/ffpr_roads_systematic_review_final.pdf
- [3] Berg, C. N., Blankespoor, B. & Selod, H. (2016). Roads and Rural Development in Sub-Saharan Africa. World Bank Policy Research Working Paper No. 7729. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-7729>
- [4] Otchia, C. S. (2014). Agricultural modernization, structural change and pro-poor growth: Policy options for the Democratic Republic of Congo. *Journal of Economic Structures*, 3, 8. <https://doi.org/10.1186/s40008-014-0008-x>
- [5] Christaller, W. (1966 [1933]). *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- [6] von Thünen, J. H. (1966 [1826]). *The Isolated State*. Oxford: Pergamon Press.

- [7] Pecqueur, B. (2000). *Le développement local*. Paris: Syros.
- [8] Pumain, D. & Saint-Julien, T. (2010). *L'analyse spatiale: localisations dans l'espace*. Paris: Armand Colin.
- [9] Haggett, P. (1973). *L'analyse spatiale en géographie humaine*. Paris: Armand Colin.
- [10] Bavoux, J.-J. (2012). *L'analyse spatiale : une introduction géographique*. Paris: Armand Colin.
- [11] Office des Routes. (2024-2025). Inventaires et états des routes et ouvrages de franchissement du Territoire de Kazumba. Documents administratifs consultés dans le mémoire source.
- [12] Office des Voies de Desserte Agricole. (2025). État des routes de desserte agricole du Territoire de Kazumba. Document technique consulté dans le mémoire source.
- [13] Division provinciale de l'Intérieur et Division provinciale de la Décentralisation. (2025). Données administratives et organisation politico-administrative du Territoire de Kazumba. Documents administratifs consultés dans le mémoire source.
