

Réhabilitation des routes de desserte agricole pour le développement durable de la république démocratique du Congo: Cas de territoire de Tshela

[Rehabilitation of agricultural feeder roads for the sustainable development of the Democratic Republic of Congo: Case of Tshela territory]

Mavambu Makanzu Hugo¹, Fuani Ndembe Jean², and Bola Tati Serge³

¹ISEA, Tshela, RD Congo

²Ministère de l'Agriculture Territoire de Tshela, RD Congo

³ISTM, Tshela, RD Congo

Copyright © 2022 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The rehabilitation of agricultural feeder roads for the sustainable development of the Democratic Republic of Congo, the case of Tshela Territory, is the overall objective pursued in this study. The agricultural service roads to be rehabilitated were estimated at 635 km, divided into sections (axis) in the 8 sectors of Tshela Territory. In 2008 out of 100.857 km rehabilitated, the Kimbenza – Seke Banza section covered a distance of 45 km or 44.6%. On the other hand, the least rehabilitated is that of Tshela in Maduda with 25.857 km or 25.6%. In 2017, the Tsanga North to Ndalù axis With 39.358 km or 27.6% out of a total of 142.115 km, was the longest distance. While, that of Loango in Dizi North with 20.21 km or 14.2% of a total rehabilitated distance. The problem of rehabilitating agricultural feeder roads still persists due to poor road maintenance, which negatively impacts the economy of Tshela Territory.

KEYWORDS: Rehabilitation, Road, Service, Agricultural, Development, Sustainable.

RESUME: La réhabilitation des routes de desserte agricole pour le développement durable de la République Démocratique du Congo, cas de Territoire de Tshela, est l'objectif global poursuivi dans cette étude.

Les routes de desserte agricole à réhabiliter étaient évaluées à 635 Km, réparties en tronçons (axe) dans les 8 secteurs de Territoire de Tshela.

En 2008 sur 100,857 Km réhabilités, le tronçon Kimbenza – Seke Banza a pris une distance de 45 Km soit 44,6%. Par contre, le moins réhabilité celui de Tshela à Maduda avec 25,857 Km soit 25,6%.

En 2017, l'axe Tsanga Nord à Ndalù Avec 39,358 Km soit 27,6% sur un total de 142,115 Km, était la distance la plus longue.

Tandis que, celui de Loango à Dizi Nord avec 20,21 km soit 14,2% sur un total de distance réhabilité.

Le problème sur la réhabilitation des routes de dessertes agricoles persiste encore à cause de faible entretien des routes, qui impacte négativement l'économie du Territoire de Tshela.

MOTS-CLEFS: Réhabilitation, Route, Desserte, Agricole, Développement, Durable.

1 INTRODUCTION

La route joue un rôle important dans le développement économique d'un pays. Les pays européens, les USA, les émergents (Singapour, Brésil, Inde, Afrique du Sud, Ile Maurice, etc ...) ont mis un accent particulier sur le développement de leur réseau routier. ^(1, 2, 4)

Le route comme secteur porteur de croissance économique agit efficacement sur le secteur agricole, des échanges et celui de l'industrie manufacturière en permettant l'acheminement de l'impact agricole vers les zones agricoles, l'évacuation de l'imput des zones productrices vers les centres de consommation, en favorisant l'épanouissement des uns et des autres sur une voie de développement durable. ^(5,10)

En outre, la route permet le développement des échanges commerciaux et la réduction des coûts de transport.

Au niveau rural, les routes permettent de désenclaver les zones de production en améliorant l'écoulement des marchandises vers les villes réduisant ainsi les coûts de transport, améliore l'accessibilité aux services de base (services de santé, les écoles) et l'accès aux marchés des produits agricoles.

Un réseau routier bien construit et bien entretenu est essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement.

En République Démocratique du Congo, la réalité prouve le contraire car le réseau routier congolais accuse une incapacité qui ne lui permet pas de jouer convenablement son rôle. ^(6,11)

En réalité, les routes en RDC ne constituent pas un réseau effectif, car elles ne sont pas interconnectées, ce qui ne leur permet pas la liaison de l'arrière-pays considérée comme bassin de production et les villes comme centre de consommation.

Cette situation montre l'absence ou la faible participation du réseau routier dans le processus du développement de notre pays.

Nonobstant la faible production agricole qu'offrent les zones rurales d'arrière-pays les voies de desserte agricole sont à même incapable de permettre l'évacuation de cette production vers les centres de consommation ainsi que des produits finis de villes vers les agriculteurs ruraux. ^(7,8,9)

Cet état de chose montre l'impact jugé négatif du réseau routier congolais, très particulièrement des RIG et des RDA sur, d'une part le secteur agricole et le secteur industriel manufacturière et d'autre part, sur l'économie congolaise en général au moment où plusieurs études empiriques avaient prouvées la sensibilité qu'ont ces deux secteurs de promouvoir le démarrage du processus de croissance économique en RDC.

Notre préoccupation majeure se situe au niveau de la compréhension et de l'analyse de l'état des routes d'intérêt général (RIG) et RDA (Route de Desserte Agricole), considérées comme pièce maîtresse de développement d'un pays.

A Tshela, des projets des routes de desserte agricole souvent conçus et exécutés sans envisager la possibilité de minimiser voire d'annuler les risques d'accidents et catastrophes.

En vue de réduire la pauvreté des populations rurales et urbaines en améliorant les capacités d'évacuations des produits agricoles.

Les routes dessertes agricoles sont des secteurs porteurs de croissance économique en permettant les échanges par l'acheminement de l'imput agricole vers les zones.

2 MÉTHODES

Le territoire de Tshela est situé à l'Ouest de la République Démocratique du Congo, plus précisément au Sud- Est du Mayombe Congolais (R.D.C.), dans la Province du Kongo Central. Le Territoire de Tshela est limité: au Nord par le fleuve Tshiloango avec la Province Angolaise de Cabinda et la République du Congo Brazza; à l'Est par le Territoire de Seke - Banza; au Sud par le Territoire de Lukula et à l'Ouest par la Province Angolaise de Cabinda. Elle occupe d'une superficie de **380.825.87 ha**. Avec 8 secteurs (Maduda, Nzobe-luzi, Nganda- Tsundi, Mbanga Tshela, Bula-naku, Loango, Lubuzi plus la cité de Tshela, cet entité territoriale est enclavé.

Il a été créé, conformément à l'ordonnance n°21/430 du 23 Octobre 1937 modifiée par celle n° 21/384 du 10 Décembre 1953.

Tableau 1. Axes routiers à réhabiliter par secteur

N°	SECTEUR	AXES ROUTIERS	Distance en Km
1	BULA NAKU	1. Nganda – Bula (chef – lieu de secteur à Nengo Dizi	± 15 km
		2. Paroisse Dizi à Kulu Singini	± 8 km
		3. Nsioni à Nganda Bula (chef – lieu de secteur de Bula Naku	± 28 km
2	LOANGO	1. Kimbenza à Khesa (pont Lukula)	± 40 km
		2. Km 111 à Khele M’bu	± 22 km
		3. Loango Kheni (chef-lieu du secteur à Loango Bendo	± 25 km
3	LUBUZI	1. Tshela (Kopuay) à Tsundi Ngala – Songo	± 25 km
		2. Lampa – Nkondo Nzeko (Kiloni)	± 18 km
		3. Tshela (chef – lieu du Territoire; section SCAM) à Yema à Ndalù	± 15 km
4	MBANGA	1. Tshela chef – lieu Territoire (arrêt Kinkonzi à Mayunda)	± 22 km
		2. Tshela (District) CFT	± 23 km
		3. Cimetière MAKABA (kinkonzi) à Loango Bendo	± 28 km
5	MADUDA	1. Mbanza Kayi à Kamba	± 12 km
		2. Phalanga à Tsanga Ngoma	± 60 km
		3. Phalanga - Kitsaku à Kiphangala	± 70 km
6	NGANDA – TSUNDI	1. Kisungu – Kikhokolo à Tsuku Luali	± 20 km
		2. Mbuma + Kiphidi à Tsuku Tadi	± 25 km
		3. Tsundi Ngala à Minienzi à Kiphidi	± 22 km
7	NZOBE LUZI	1. Tsanga Nord à Luali (Mayili)	± 75 km
		2. Tsanga Nord à Kuimba	± 15 km
		3. Kiniangi à Khiengi Kuimba	± 17 km
8	LUBOLO	1. Kintundu à Lupandji	± 17 km
		2. Kisama à Mbemba	± 15 km
		3. Nganzi à Niali	± 18 km
Total			635 Km

Il ressort de ce tableau que l’ensemble des routes à réhabiliter remonte à un total de 635 km. Le secteur de Maduda représente plus de km de routes à réhabiliter avec 142 km soit 22, 3%. Par contre, celui de Lubolo est le moins représenté avec 50 km de routes à réhabiliter soit 7,8%.

Cette suprématie élevée en distance kilométrique à réhabiliter observée dans le secteur de Maduda peut se justifier par le fait que ce dernier est l’unique secteur de Territoire de Tshela qui a une grande importance économique car hormis la production des huiles de palme, il met à la merci des consommateurs diversifiés les produits agricoles suivants: l’oignon, les arachides et les manioc.

Mais la faible distance kilométrique de secteur de Lubolo constaté pourrait se justifier par le fait que ce dernier n’a pas une grande importance économique dans le Territoire de Tshela par rapport à d’autres secteurs, car ne produisant que les huiles de palme et les bananes produits communs à tous les secteurs dudit Territoire.

Tableau 2. Types de ponts

N°	Types de ponts	Nombre	%
1	Ponts construit en matériaux durables	11	68,8
2	Ponts bêtés	2	12,5
3	Ponts dalots	3	18,7
Total		16	100

Il ressort de ce tableau que la majorité de ponts sont construits en matériaux durables avec 11 soit 68,8% sur un total de 16. Par contre, les ponts bêtés ont été les moins représentés avec 2 cas soit 12,5% sur un total de 16.

Le nombre élevé de ponts construits en matériaux durables pourrait se justifier par le fait de leur endurance soit longévité par rapport supérieur à celle de ponts bêtés.

Tableau 3. Routes réhabilités en 2008

N°	Tronçon	Distance en km
1	Tshela – Tsanga Nord	30 km
2	Kimbenza – Seke Banza	45 km
3	Tshela – Maduda	25,857 km
	Total	100, 857 km

Ce tableau montre que sur les routes réhabilitées en 2008, le tronçon le plus réhabilité est celui de Kimbenza – Seke Banza avec une distance de 45 km soit 44,6%. Par contre, le moins réhabilité est celui de Tshela centre à Maduda avec 25, 857 km soit 25,6%.

Cette grande importance accordée au tronçon Kimbenza – Seke Banza peut se justifier du fait que cette voie relie le Territoire de Tshela à celui de Seke – Banza.

Tableau 4. Routes réhabilités en 2017

N°	Tronçon	Distance en km
1	Tshela – Maduda	25, 857 km
2	Ntombo Yanga – Nganda Tsundi	25, 341 km
3	Tsanga Nord – Ndalou	39,358 km
4	Tshela – Tsanga Nord	31, 35 km
5	Loango Dizi Nord	20,21 km
	Total	142, 115 km

Ce tableau indique sur les routes réhabilitées en 2017, un total de 142, 115 km des routes réhabilitées en 2017, le tronçon le plus long réhabilité est celui de Tsanga Nord à Ndalou avec 39, 358 km, soit 27,6%. Par contre, le moins réhabilité est celui de Loango à Dizi Nord ayant 20,21 km, soit 14,2%.

Cet intérêt accordé au tronçon Tsanga Nord à Ndalou pourrait se justifier par le fait que ce tronçon est constitué de deux axes routiers reliant deux centres d'importance économique capitale, Tsanga Nord et Nganda Tsundi qui ravitaillent l'Ex – Cité de Tshela en produits agricoles de première nécessité.

4 CONCLUSION

Cette étude a été réalisée en vue de la réhabilitation des routes de desserte agricole pour le développement durable de la République Démocratique du Congo, cas de Territoire de Tshela.

La route joue un rôle important dans les pays Européens, les USA, les émergents (Singapour, Brésil, Inde, Afrique du Sud, Ile Maurice, etc ...) ont mis un accent particulier sur le développement de leur réseau routier.

Après notre étude, nous avons constaté que la plupart de tronçons des routes de desserte agricole ne sont pas réhabilités car sur 635 km des axes routiers à réhabiliter dans l'ensemble du Territoire, 242, 972 km réhabilités soit 38,2% en 2008 et 2017.

Ainsi, cette faible réhabilitation des routes de desserte agricole dans le Territoire de Tshela est un frein pour le développement économique dudit Territoire. Et nous avons pu constater que les routes ne constituent pas un réseau dans ledit Territoire.

REFERENCES

- [1] AITEC 2008, Action internationale des collectivités locales et développement économique.
- [2] André P Délisie C. et Revert JP (2003); Evaluation des impacts sur l'Environnement des impacts sur l'environnement: processus, acteurs et pratiques pour un développement durable, Editions de l'école polytechnique de Montréal; 519p.
- [3] BONFLIGLIOLI Angelo (2003). Pouvoir des pauvres: la gouvernance locale pour la réduction de la pauvreté, FENU, New York.
- [4] FIDA (2001). Evaluation de la pauvreté rurale, pp 45-48.
- [5] Hertig J.A (1999); Etude d'impact sur l'environnement, traité de génie civil, presse polytechnique et universitaire Romandes, vol3, Lausanne, 453p.
- [6] Jean-Luc FICHET et Stéphane MAZARS (2013), les collectivités territoriales et le développement économique: vers une nouvelle étape?
- [7] Leduc G.A et Raymond M.A (2000); l'évaluation des impacts environnementaux, un outil d'aide à la décision, Multisondes, Québec, 403p.
- [8] Mananga B. Y'ami (2013). Bas-Congo, l'ombre de la prospérité. Essai sur les enjeux et les défis d'une province, IFEP, Kinshasa.
- [9] Mercier J.R et Bekhechi M.A (2003) | l'évaluation environnemental un outil majeur du développement durable-Scramos, vol 5, P 102-139.
- [10] OCDE (1997); développement durable, stratégies de l'OCDE pour le XXIème siècle, OCDE, Paris, 202 P.
- [11] PNUD (2009). Province du Bas-Congo, pauvreté et conditions de vie des ménages, PNUD, mars.