

La problématique d'un espace rural enclavé: Etude géographique du territoire de Kimvula, dans la province du Kongo Central, en République Démocratique du Congo

[The problems of a landlocked rural area: Geographical study of Kimvula territory, in the province of Kongo Central, in the Democratic Republic of Congo]

Marie Honorine Lugangu¹, Félicien Lukoki², and Lambert Binzangi Kamalandua³

¹Département d'Histoire, Section de Lettres et Sciences Humaines, Institut Supérieur Pédagogique, Mbanza-Ngungu (Kongo Central), Mbanza-Ngungu, RD Congo

²Département de Biologie, Faculté des Sciences, Université de Kinshasa, Kinshasa, RD Congo

³Département de Géographie-Sciences de l'Environnement, Faculté des Sciences, Université Pédagogique Nationale, Kinshasa, 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: This study on the rural environment has been carried out in the province of Kongo Central, precisely in the territory of Kimvula (South eastern part of Kongo Central province).

Its overall objective is to identify the elements that make wi Kimvula a landlocked territory, to highlight the consequences of this crisis situation.

Therefore, faced with this reality, socio-economic perspectives have been proposed to ensure its integral development.

Observation and systemic methods using Arc-View and Arc-Gis Software were used for data processing and the development of geographical maps.

The results show that the rural territory of Kimvula is experiencing serious communication problems with the major centers: Mbanza-Ngungu, Inkisi and Kinshasa.

This situation is unfavorable to its development and its ecological, economic and social development.

Added to this is the poor state of roads and bridges. As a result, young farmers leave rural areas for Kinshasa, Inkisi, Mbanza-Ngungu or Matadibecause of the geographical isolation.

All those difficulties have led to the isolation of this territory compared to the other territories of the former Lukaya district.

KEYWORDS: Rural environment, isolation, development, integral development, strategy.

RESUME: Cette étude sur l'enclavement a été réalisée dans la province du Kongo Central précisément dans le territoire de Kimvula (Sud-Est de la Province du Kongo Central). Elle a pour objectifs de dégager les éléments qui font de Kimvula un territoire enclavé, de montrer les conséquences de cette situation et les stratégies pour assurer le développement intégral pour résoudre le problème de son isolement socio-économique.

La méthode d'observation et la méthode systémique utilisant les logiciels Arc-view et Arc-Gis, ont été utilisées pour le traitement des données et l'élaboration des cartes géographiques.

Les résultats montrent que le territoire rural de Kimvula dans la province du Kongo Central rencontre de sérieux problèmes de communication avec les centres importants: Mbanza-Ngungu, Inkisi et Kinshasa. Cette situation est peu favorable à sa mise en valeur et à son développement économique. A cela s'ajoute la principale difficulté de l'état piteux de la route et des ponts. Ce territoire de Kimvula n'a pas de possibilités d'accéder à écouler ses produits vers les centres qui environnent la région.

En effet, les jeunes quittent les milieux ruraux et vont tenter leur chance à Kinshasa, Inkisi, Mbanza-Ngungu, Matadi à cause de l'enclavement géographique. L'ensemble de ces difficultés a conduit à l'isolement de ce territoire par rapport aux autres territoires de l'ex-District de la Lukaya.

MOTS-CLEFS: District, développement économique, environnement, paysans, stratégies.

1 INTRODUCTION

On parle d'enclavement dans la situation d'une région qui n'a aucun accès à la mer; d'une région qui manque de débouchés; d'une région qui n'a pas de possibilités d'accéder à une région et qui n'arrive pas à écouler ses produits [1]. Bref, c'est une région qui souffre de l'isolement. Cette explication met l'accent sur quelques points: le manque de moyens de transport pour desservir la région, l'éloignement de la région par rapport aux centres importants, le mauvais état de routes et le manque de débouchés vers les centres qui environnent la région.

En ce qui concerne l'espace géo-social de Kimvula, son enclavement résulterait de son éloignement par rapport aux grands centres commerciaux et au mauvais état des routes qui ne stimulent pas la libre circulation de personnes et des biens et qui rendent cet espace si vulnérable.

La circulation des véhicules entre le chef-lieu du territoire et les secteurs est presque impossible à cause de l'inexistence des routes, de leur mauvais état ou de la vétusté des ponts. Tenant compte de tous ces éléments, il s'avère que le territoire de Kimvula constitue un exemple permettant d'illustrer le cas d'un enclavement, par déficience et éloignement par rapport aux voies principales d'approvisionnement et d'évacuation de la production.

Certes, diverses études sur le développement écologique, social et économique ont été réalisées dans la province du Kongo central. Nous pouvons citer les études écologiques qui ont tenté de décrire l'environnement du Kongo Central [2], [3], [4], [5], [6], [7], [8], [9], [10]; les études sur le développement économique et social [11], [12], [13], [14], [15], [16]. Tous ces auteurs donnent de grandes orientations, notamment sur l'aménagement et le développement durable dans le Kongo Central. Mais, les études qui traitent particulièrement le territoire de Kimvula sont encore disparates et peu nombreuses. Aucune étude géographique détaillée sur le développement rural n'a été faite sur le territoire de Kimvula. Ce fait est particulièrement regrettable car le développement rural implique tous les secteurs socio-économiques présents en milieu rural, avec pour objectifs d'inverser l'exode rural, combattre la pauvreté, répondre aux exigences croissantes en matière de santé, de sécurité alimentaire, de développement personnel, de loisirs et d'améliorer le bien-être des populations dans les zones rurales [16]. Quelques travaux trouvés pour notre recherche sont surtout concentrés sur le domaine écologique. Nous pouvons citer [17] sur l'inventaire des macromycètes et ethnomycologie, de [18] sur l'état actuel de la biodiversité végétale du territoire de Kimvula au Sud-Ouest de la RDC et sur l'étude floristique, écologique et phytogéographique des espèces utiles du territoire de Kimvula.

L'essentiel de cette étude peut se résumer en trois points:

- dégager les éléments qui font de Kimvula un territoire enclavé;
- déterminer les conséquences de cette situation;
- définir les stratégies pour assurer le développement intégral.

Cette étude revêt un grand intérêt dès lors qu'elle permet de mettre à la portée du monde scientifique des données nouvelles sur le développement écologique, économique et social du territoire de Kimvula dans une région enclavée où l'accès reste difficile.

2 MILIEU D'ETUDE, MATERIEL ET METHODES

Dans la suite de ce travail, nous précisons leur aire d'étude, le matériel et les méthodes utilisées.

2.1 MILIEU D'ETUDE

La présente étude a été réalisée dans le territoire de Kimvula à l'Est de la province du Kongo central (carte 1). Le territoire de Kimvula qui focalise notre attention se trouve aussi entièrement à l'Ouest de la République Démocratique du Congo. Kimvula est situé entre 15°30' et 16°30' de longitude Est et entre 5° et 6° de latitude Sud, ce qui fait de lui un pays tropical où règne un climat subéquatorial. Il s'étend sur 3.371 Km², cité par [18].

Le territoire de Kimvula est caractérisé par un relief accidenté: il s'agit d'un paysage de plateau qui va de la N'sele jusqu'à la rivière Kwango [18]. Ce paysage presque monotone est brutalement interrompu par les vallées des rivières N'sele, Bombo, Mpuasi, Lumene, Lufimi, Benga, Lubisi et Kwango. La plus grande partie du territoire étudié est faite d'un plateau sableux dont la surface, plane et régulière sur de grandes étendues, se situe à plus de 1.100 m d'altitude vers le Sud (frontière avec l'Angola) et s'abaisse jusqu'à 600-700 m vers le Nord [19].

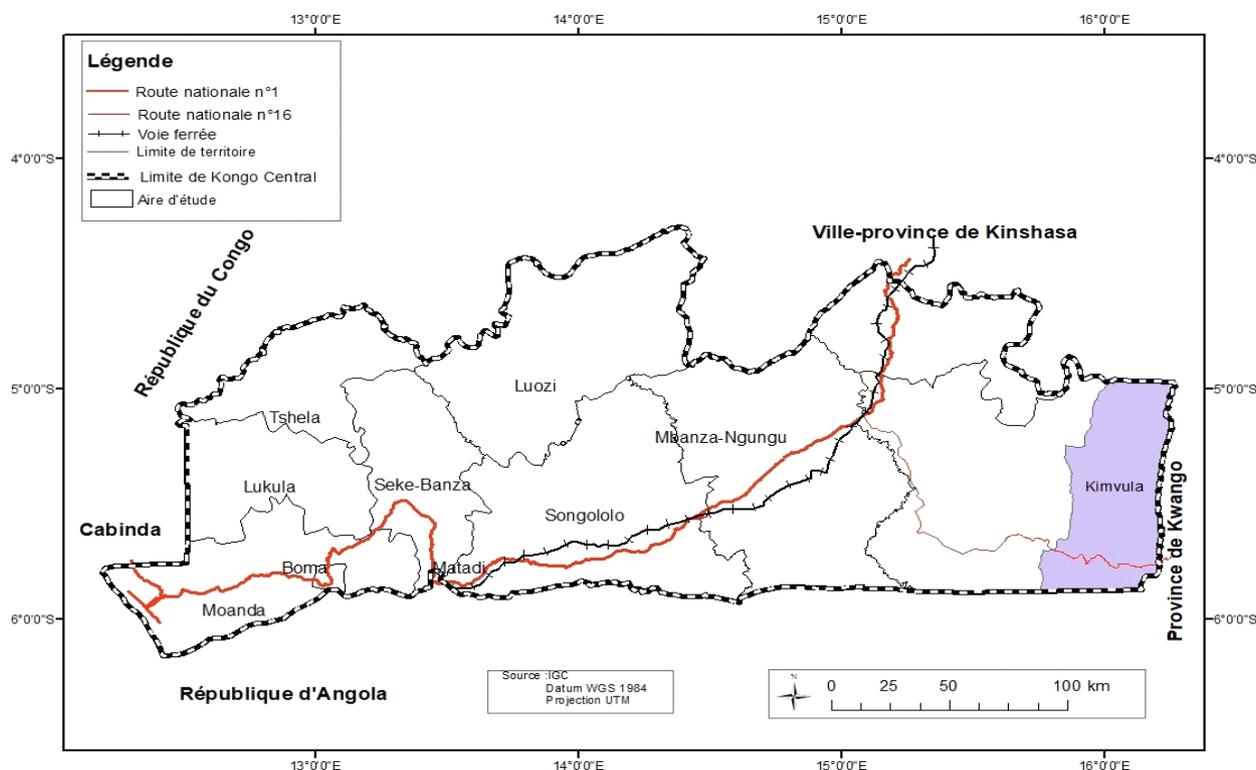
La région de Kimvula jouit d'un climat de type Aw4 suivant la classification de Köppen. On y observe une saison des pluies qui dure 8 mois, soit de la mi-septembre à la mi-mai et une saison sèche de 4 mois allant de la mi-mai à la mi-septembre. Les précipitations moyennes varient entre 1600 mm et 1629,7 mm et les températures moyennes annuelles sont proches de 24,4°C [17].

D'après les registres de l'Etat civil (à prendre avec réserve), la population de ce territoire rural serait passée de 99.603 habitants à 100.795 habitants entre 2007 et 2020, soit un taux d'accroissement de 1,18 %, avec une densité de 17,4 habitant/km². Ce territoire comprend trois secteurs (Benga, Lubisi et Lula Lumene), 10 groupements et 227 villages. Nous signalons que tous les villages de ce territoire n'ont pas souvent de rapports étroits avec le chef-lieu de territoire ou des secteurs, car l'accès de certains villages par véhicule est difficile à cause du mauvais état des routes et des ponts.

Le territoire étudié est traversé par la route nationale n°16 (Inkisi-Kimvula-Popokapaka) dans sa partie Sud (carte 1). Cette route est impraticable, à cause notamment du sable et de nombreuses érosions. A cause de ces obstacles, les véhicules allant vers Kimvula sont rares.

Point n'est besoin d'étaler d'autres exemples pour démontrer que la défektivité des routes paralyse, à coup sûr, la vie sociale et économique dans le territoire de Kimvula.

Dans le territoire de Kimvula, les secteurs de Lubisi et Benga se caractérisent par des sols fertiles. Ces secteurs sont des régions les plus agricoles du territoire. Ils sont renommés pour les cultures de manioc, niébé, sésame et maïs pour Lubisi et pour les cultures du manioc, sésame et maïs pour Benga. Tandis que le secteur de Lula-Lumene doté surtout de sol sablonneux est adapté seulement aux cultures du manioc et sésame.



Carte 1: Le Territoire de Kimvula dans le Kongo Central

Source: IGC, 2019

2.2 MATERIEL

Les principaux acteurs qui interviennent dans le monde rural du territoire de Kimvula en constituent le premier matériel biologique de cette étude. En outre, il y a les fiches, les questionnaires d'enquête, les cartes géographiques et l'appareil pour les photos.

2.3 METHODES

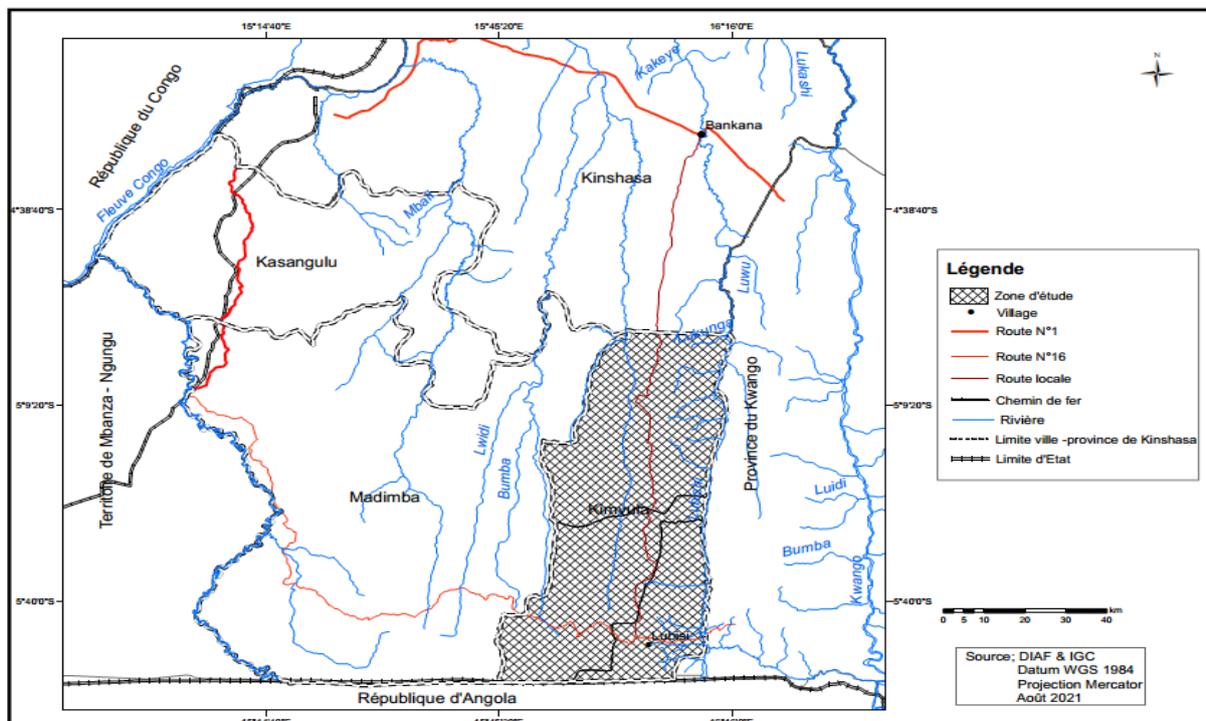
Cette étude se base essentiellement sur des enquêtes socio-économiques auprès de paysans, principaux acteurs qui interviennent dans le monde rural. Les principales méthodes d'approche sont descriptive et systémique. Elles ont permis de faire l'autopsie du territoire étudié, pour en dégager les facteurs d'enclavement et ses conséquences.

Le champ d'investigation étant vaste, il a fallu déterminer un échantillon représentatif des villages. Pour ce faire, nous avons procédé par sondage et ciblé de 8 villages dont 3 dans le secteur de Benga, 3 dans Lubisi et 2 dans Lula Lumene, ceci proportionnellement au nombre total de villages dans chacune des entités. Le choix de ces villages était fait de manière aléatoire.

Le questionnaire d'enquête a été administré à 120 ménages, à raison de 15 ménages par village. Par ailleurs, 8 responsables de l'Administration Publique, dont 4 agents de la territoriale et 4 du service de développement rural et de l'agriculture, ainsi que 3 chauffeurs et 4 commerçants, ont répondu à nos questionnaires.

3 RESULTATS

En ce qui concerne l'enclavement de l'espace géo-social de Kimvula, les résultats obtenus permettent de faire remarquer qu'il existe une mauvaise liaison routière. La simple observation de la carte 2 interterpelle. On constate qu'il n'y a qu'une seule route nationale située au Sud du territoire pour desservir ce vaste ensemble. Il s'agit de l'axe Kimvula-Ngidinga- Inkisi (200 km) (carte 1) et un autre axe routier de desserte agricole qui relie le territoire de Kimvula à la ville de Kinshasa: c'est l'axe direct Kimvula-Lubisi-Mbankana jusqu'à Kinshasa (carte 2). Mais ces deux tronçons sont en terre battue et en mauvais état (photo 1).



Carte 2: Le réseau routier de Kimvula

Source: IGC, 2019

Les routes du territoire étudié sont en très mauvais état, du fait de manque d'entretien, de l'existence de plusieurs érosions se dégradent rapidement, à cause des érosions et du passage des camions lourds en tonnage. Elles deviennent sablonneuses pendant la saison sèche et boueuses pendant la saison de pluies, période pendant laquelle les dangers d'érosions sont particulièrement grands, car les saignées n'existent plus. A la détérioration profonde du réseau routier s'ajoutent le mauvais état des véhicules de commerçants et le manque de boutiques de pièces de rechange le long du parcours routier.

Il ressort des résultats de l'étude que le territoire de Kimvula comme signalé précédemment n'a pas assez de possibilités pour écouler ses produits vers les centres qui environnent la région.

En ce qui concerne les communications entre le chef-lieu du territoire et les secteurs, les résultats obtenus permettent de faire remarquer que 91,4 % de ménages enquêtés ont signalé un faible niveau de communication. Cette situation est liée entre autres au mauvais état de routes. Le réseau routier étant dans un état piteux ou inexistant, ne pousse pas les hommes d'affaires ou les investisseurs à envoyer leurs véhicules dans les villages du territoire étudié.

Tenant compte de cette situation, le voyage Kimvula-Inkisi (près de 200 km) se fait en 10 heures environ, en roulant en moyenne à 20 km/ heure [16]. Ce tronçon devient dangereusement glissant pendant la saison de pluies par manque de buses qui devraient canaliser l'eau de pluies et très poussiéreux pendant la saison sèche. Les véhicules s'embourbent et restent parfois plusieurs jours sur place (photo 1). Souvent quand la route devient impraticable, de nouvelles pistes sont créées à travers la savane [16].



Photo 1. Vue montrant l'état piteux de la route de Kimvula, pendant la saison sèche, lorsque le sable empêche aux véhicules d'avancer facilement

Source: Lugangu, 2019

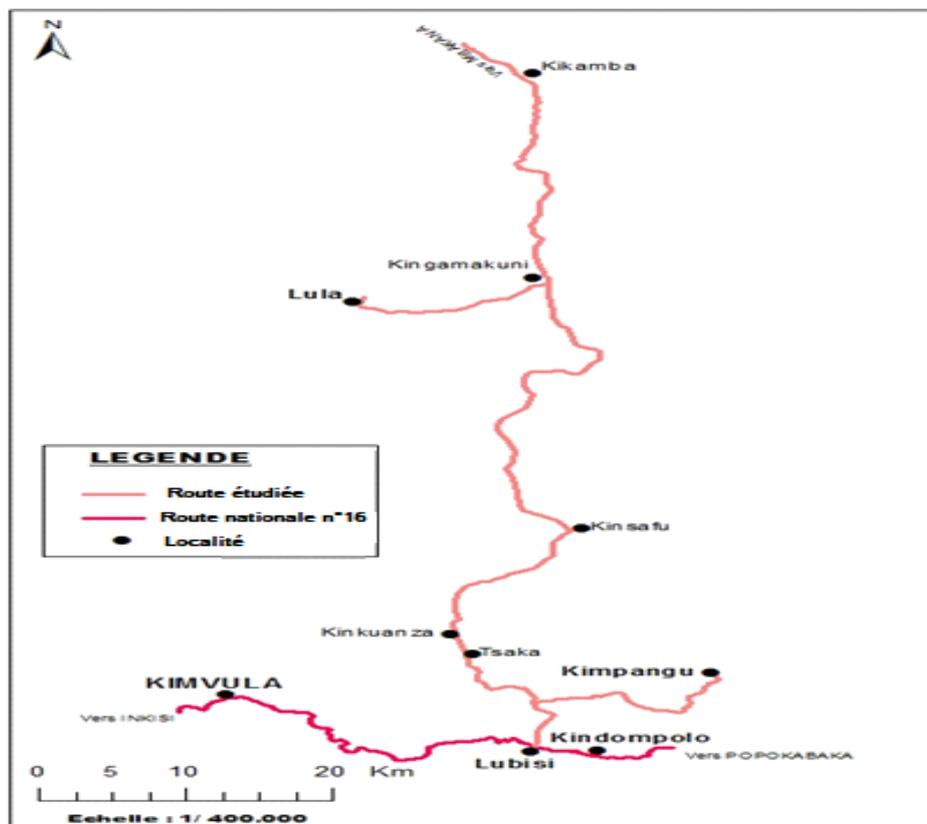
Il y a lieu de signaler que les ponts installés sur cet axe précité sont dans un état de délabrement total. Le platelage en bois n'est pas renouvelé, par manque d'entretien depuis plusieurs années (photo 2). Le bois utilisé pourrit et empêche les véhicules de traverser. C'est le cas des ponts situés sur les rivières Kiela, Mfidi, Nsieta et Tau. A cela s'ajoutent des glissements de terrain et des accumulations de terre pendant la saison de pluies, qui compliquent davantage la circulation de beaucoup de véhicules.



Photo 2. Vue montrant le pont métallique dépourvu de traverses, de la rivière Fidi, sur la route Kisantu-Kimvula

Source: Lugangu, op.cit..

En ce qui concerne l'enclavement de cet espace rural étudié, il faudrait considérer sa structuration par les infrastructures de transport. En effet ce territoire étudié dispose encore une route de desserte agricole (carte 3).



Carte 3: Axe Lubisi- Tsaka vers Mbankana

Sources: IGC, op.cit. et complétée par Lugangu, op.cit.

L'axe Lubisi- Tsaka vers Mbankana est appelé par les ressortissants de Kimvula « nzila nima nzo » ou sima ndako ». Ceci veut dire: « chemin qui passe derrière la maison ». Mais cette voie n'est pas praticable, en toutes saisons. Elle est très ensablée. Il faut au moins 4 à 5 heures pour parcourir la distance de 107 km entre Kimvula et Mbankana [16]. On déplore le manque d'eau et de villages sur une distance de 60 km entre Kikamba et Yambimbi. Cette situation est liée à la présence d'un sol sablonneux et au manque de cours d'eau.

Une enquête menée à Ngidinga, dans le territoire de Madimba et à Kikwanza dans le territoire de Kimvula, en avril et mai 2021, nous a permis de se rendre compte qu'en principe, il n'y a qu'un véhicule par mois qui arrive à Kimvula, surtout de marques Toyota et Mercedes. Ces véhicules doivent leur pourcentage élevé à leur qualité et à leur capacité. Ils sont solides et supportent le sable grâce à leur double traction. Ils peuvent aussi supporter un long déplacement. Ils sont affectés au transport de marchandises et de passagers. Cette situation est liée à la capacité d'évacuation de produits agricoles.

Nos investigations relatives à l'enclavement et au mauvais état de la route ont permis de se rendre compte d'une diminution de produits vivriers dans le territoire étudié (tableau 1). Du tableau 1, il ressort que l'évolution de la production vivrière réalisée dans le territoire de Kimvula, de 2017 à 2021 est faible, par rapport à celle qu'il avait eu dans le passé. On constate que les cultures tels que le manioc, le sésame et le vigna ont un tonnage qui a fortement diminué. Ceci est dû notamment à la diminution du nombre de la population active du secteur agricole, qui est une conséquence de l'exode rural et du mauvais état des routes.

Tableau 1. Production agricole vivrière réalisée dans le Territoire de Kimvula de 2017 à 2021 (Tonnes)

Production réalisée en tonnes	2017	2018	2019	2020	2021
Manioc	21,238	12,550	7,426	7,598	8,495
Maïs	1,268	1,056	0,475	1,077	1,065
Arachides	0,595	0,500	0,115	0,186	0,252
Sésame	0,511	0,390	0,156	0,191	0,121
Haricot vigna	0,718	0,750	0,136	0,153	0,102

Source: Service de l'Agriculture, rapports annuels 2017 à 2021, Territoire de Kimvula

Les résultats collectés relatifs aux marchés permettent de faire remarquer que trois marchés fonctionnent dans le territoire de Kimvula. Il s'agit des marchés de Kimbuba (secteur de Benga), qui a lieu tous les mercredis, de Kindongolosi (secteur de Lubisi), qui se tient tous les jeudis et le marché de Kimvula (secteur de Benga), qui fonctionne chaque dimanche. Cette situation est liée à la complémentarité mutuelle. Ils échangent entre eux les produits locaux ou importés.

Les cinq autres marchés (Kinkosi-Benga, Kimbidi, Kimvwandaba, Kikwanza, Kingamakuni) n'attirent plus de commerçants étrangers à la province [14]. Les véhicules y arrivent rarement. Il y a souvent peu d'acheteurs et beaucoup de vendeurs. Ceci s'explique par le fait qu'il s'agit de marchés ruraux et de mauvais état de routes. Ils ne sont plus accessibles aux véhicules.

Il y a aussi lieu de signaler que par manque de marchés dans le territoire étudié, les paysans de Kimvula traversent l'« Océan d'une savane » appelée Nseki-Mbisi, pour se rendre les uns au marché de Masikila (samedi) et les autres au marché de Kimpemba (lundi), qui sont situés dans le territoire de Madimba. Ils font des centaines de kilomètres ». Ceci ne permet pas aux villageois d'économiser le temps destiné à augmenter la production [16].

4 DISCUSSION

Au sujet de l'enclavement du territoire rural de Kimvula, les résultats obtenus permettent d'affirmer que notamment l'état délabré des routes qui convergent vers Kimvula accentuent les difficultés des relations avec les centres urbains importants du Kongo Central et de la ville de Kinshasa. Des résultats similaires ont été obtenus par [13], [14], [15], [16] en étudiant les territoires de Luozi et de Kimvula, où l'intensité de la circulation diminue au fur et à mesure qu'on va vers l'intérieur de ces territoires. Cette situation désastreuse décourage toute tentative d'échanges intervillages et surtout avec l'extérieur, et cela à cause notamment des déficiences du réseau routier.

Grâce aux résultats de cette étude, il apparaît que le chef-lieu du territoire est éloigné de Matadi (chef-lieu de la Province) de près de 400 km, de Mbanza-Ngungu de près de 231 km, de l'Inkisi de près de 200 km, de Kinshasa de près de 320 km et de près de 15 km de la frontière Congo-Angola. De plus, il n'existe ni chemin de fer, ni bief navigable qui relie les centres précités à Kimvula. La seule voie praticable pour le transport est la route [13], [16]. Cette situation est peu favorable à sa mise en valeur

et à son développement écologico-économique et social. A cause du mauvais état de la route, Kimvula est considéré comme l'un des territoires les moins favorisés du Kongo Central. Dans ce même ordre d'idées, [16], [20] affirment que la route est le moyen idéal de pénétration et d'action efficace sur l'ensemble de la vie économique du pays.

En outre, il n'existe pas non plus d'installations fixes: signaux routiers, stations-services, etc... sur une distance de plus de 200 km. Les automobiles sont donc exposés aux multiples difficultés du voyage: panne d'essence, panne technique, etc.. Nous conviendrons avec [21] qui a signalé que « la route est un milieu de vie, lieu de multiples activités ».

Dans Kimvula, les zones de production sont généralement enclavées et les transporteurs y accèdent difficilement. Ceci rejoint le point de vue de [22], qui a confirmé en son temps que: « les marchés ruraux du Kwilu n'attirent plus les villageois, car les commerçants deviennent très rares. Ainsi, les relations Kikwit et sa campagne deviennent complexes ».

Il y a lieu de signaler que les commerçants ont du mal à accéder aux marchés ruraux, car les infrastructures de communication sont en très mauvais état. Ceci est proche des résultats de [15], [16], [23], qui stipulent que le mauvais état des routes entrave énormément l'approvisionnement des villes et de centres urbano-ruraux et reste à la base de la détérioration des produits alimentaires à la campagne.

En outre, selon [24], la route constitue un puissant stimulant à la production et sans routes la relance de l'agriculture est un vain mot. Le territoire de Kimvula n'échappe pas à ces considérations. Cet état des choses n'est pas spécifique à Kimvula. Il coïncide avec certaines des réalités nationales, comme celles signalaient par [25]: « L'insuffisance quantitative et qualitative de l'offre des services de transport accentuée par le mauvais état des infrastructures, constitue le principal problème du pays. Elle constitue une entrave à une croissance économique durable et ne facilite pas les échanges commerciaux, ni l'accès des populations aux autres services sociaux de base ».

Il a été démontré que les territoires bénéficiant d'un réseau routier fonctionnel ont ainsi connu une remarquable extension des superficies cultivées ainsi que d'une relative diversification des cultures: haricot, avocat, agrumes, ananas, etc... Par contre, les Territoires enclavés ou peu attirants pour les commerçants (Luozi, Kimvula) sont revenus à une agriculture d'auto-consommation. [2]. [15], [16].

Pour Kimvula, aux problèmes de praticabilité du réseau routier s'ajoutent l'insuffisance et la vétusté du charroi automobile sans oublier la rareté et la cherté du carburant et des lubrifiants. Ce qui oblige les populations à opter pour d'autres solutions... Ainsi, le portage est devenu le moyen de transport le plus usité à Kimvula. Les paysans de Kimvula transportent des marchandises pesant de 200 à 250 kg vers des marchés parfois très éloignés des villages, sur des distances pouvant dépasser les 100 km.

Cette situation est corroborée par [13], qui fait remarquer que: « L'une des principales contraintes au développement de la production agricole au Kasaï occidental est la faiblesse des circuits de commercialisation. Avec des voies et moyens de communication généralement dégradés, le producteur rural éprouve d'énormes difficultés pour acheminer ses surplus sur un marché ou centre de négoce. Il en résulte donc des difficultés de circulation des personnes et des biens et un enclavement économique, social et culturel ».

Par ailleurs, l'enclavement du territoire étudié entraîne ce que nous appelons « Divorce » entre les villes et la zone rurale. En effet, les jeunes quittent les milieux ruraux et vont tenter leur chance à Kinshasa, Inkisi, Mbanza-Ngungu, Matadi, etc... à la recherche d'un emploi plus rémunérateur, car le niveau de vie à Kimvula est bas [14], [15], [16], [26].

Dans ce dernier, le rythme de départs n'est pas réglementé de façon à permettre la production à grande échelle. Des résultats de notre étude, nous avons remarqué que 80% ont signalé que ceux qui partent en villes ne rentrent plus.

D'où, Il n'y a plus de relations maintenues entre les ruraux et les citadins. De ce fait, on constate une diminution de la population agricole [2], [14], [15], [22], [23], [26].

Les différentes difficultés décrites entraînent parfois le découragement au cultivateur qui concentre tous ses efforts à la seule culture de subsistance. Cela n'améliore pas le niveau de vie du paysan. [15], [16], [23]. La situation de l'enclavement de certains villages et la dégradation de routes maintiennent les paysans dans une dépendance vis-à-vis du commerçant – citadin.

5 CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Au terme de cette étude, nous rappelons que l'objectif principal est de mettre en lumière les problèmes de l'isolement de Kimvula et de son incidence sur la population et la vie écologique, économique et social, dans un pays où les rarissimes données officielles ne sont plus à jour.

Les résultats de terrain permettent de confirmer que le territoire étudié est réellement enclavé, suite à l'état piteux des routes et des ponts, aggravent davantage la non satisfaction des besoins de la population de Kimvula.

En somme, le territoire de Kimvula n'a pas beaucoup de possibilités d'accéder aux grands centres comme Inkisi, Mbanza-Ngungu et Kinshasa. C'est une région qui souffre de l'isolement. C'est un espace mal desservi en moyens de transport.

La population de Kimvula vit dans un environnement malsain qui aggrave la marginalisation dont elle a toujours été victime. Chaque jour qui passe, on enregistre une détérioration des conditions de vie, à cause notamment de son éloignement accentué par le manque de moyens de communication.

Cette étude a permis de démontrer que le territoire de Kimvula ne bénéficie d'aucun atout appréciable par rapport à d'autres territoires de l'ex-District de la Lukaya. Le manque d'intégration et d'amélioration de transports à l'intérieur de ce territoire ne facilite pas son développement écologique, économique et social. D'une part, il empêche les commerçants d'atteindre certains coins du territoire en toute saison et, de l'autre, la situation d'enclavement condamne les paysans à ne pratiquer que l'agriculture de subsistance.

Eu égard, aux résultats qui précèdent, nous nous permettons de proposer quelques perspectives que nous estimons nécessaires pour faciliter le décongestionnement de cet environnement rural. Eu égard aux difficultés liées à l'infrastructure de transport, l'évacuation aisée des produits agricoles vers Kinshasa et Inkisi, principaux centres de consommation, ne pourront être résolues de manière efficace que lorsque le réseau routier existant actuellement sera bien entretenu et complété par des routes d'intérêt local, qui permettront une communication facile entre les villages du territoire. Cela pourra favoriser, par le fait des échanges entre des commerçants en provenance de Kinshasa, d'Inkisi et les agriculteurs de ce territoire. Il est donc vital qu'en dehors de la route de Kinshasa-Inkisi, que l'Etat déploie des efforts considérables pour asphalté, à court terme, la route Inkisi-Kimvula.

Par ailleurs, les tronçons des routes de desserte agricole doivent être réhabilités par DVDA (Direction des Voies de Desserte Agricole), en organisant la structure du CLER (Comité Local d'Entretien et de Réhabilitation des Routes), pour que les véhicules et les commerçants viennent acheter dans les centres de production. Ces tronçons faciliteraient les échanges d'une part entre les marchés et d'autre part avec le centre principal, Kinshasa ou Inkisi.

Pour que le réseau routier puisse répondre aux besoins du développement de la population de Kimvula, il faudra un jour que les autorités compétentes du pays songent à asphalté la route de Kimvula-Mbakana, mais le long de cette route peut poser les problèmes d'eau.

Il faut construire des ponts en matériaux durables, le long de la route de Lubisi- Mbakana- Kinshasa et sur la rivière Lumene, pour désenclaver la région Ouest du secteur de Lula-Lumene. Les Travaux Publics devraient s'occuper en priorité à désenclaver les villages producteurs devenus inaccessibles suite au mauvais état des routes et des ponts

Il y a lieu de prévoir l'organisation de la population en paysannat qui peut jouer un rôle important: encadrement des agriculteurs dans la production et la commercialisation, entretien de routes, implantation et réparation de ponts le long des cours d'eau (Mbisi, Kelo, etc.), sensibilisation des hommes politiques et cadres disposant de gros moyens pour investir dans le développement intégral du territoire (installer quelques stations d'essences de secours, de service quado, de magasins, etc.).

Pour faciliter l'amélioration de la commercialisation, il est utile que les paysans se regroupent en organisations paysannes et en coopératives, selon leur proximité, pour la vente de leurs produits agricoles.

Toutes ces perspectives formulées sont des mesures que l'Etat et les autres parties prenantes devraient prendre pour améliorer le monde rural. Cela suppose une politique volontariste pour que ces perspectives soient appliquées et servent réellement à améliorer la situation du secteur agricole. Ceci renvoie à la politique économique générale du pays qui devrait désormais considérer l'agriculture comme le secteur le plus enclin à propulser l'économie verte et enclencher le développement intégré du pays. Toutes ces perspectives sont de remèdes qui pourront aussi contribuer à rompre l'isolement du territoire de Kimvula et à permettre un développement harmonieux de cet hinterland rural.

REMERCIEMENTS

Les auteurs voudraient remercier les personnes enquêtées dans le territoire de Kimvula, les responsables de ce territoire et les membres des administrations locales des villages visités, pour les échanges fructueux.

Les auteurs remercient aussi Monsieur Védastin KOSSA, pour sa contribution à l'élaboration des cartes.

REFERENCES

- [1] Doumenge, F., (1986) Enclavement et développement: viabilité des états enclavés en développement de l'A.C.C.T., A.C.C.T., Paris, 92 p.
- [2] Fahem, A., (1984), Atlas du Bas-Zaïre, BEAU, Kinshasa, 54 p.
- [3] Binzangi, K., (1999), L'environnement du Bas-Congo: un patrimoine en péril, in Lukuni Lwa Yuma, Revue Interdisciplinaire, Vol. II, n°3, pp. 55- 72, ULL.
- [4] Kimbungu, K., (2003), Quelques plantes médicinales du Bas-Congo et leurs usages. Publication du Jardin Botanique de Kisantu. Kisantu.
- [5] Lathan P., Konda M., (2007), Plantes utiles du Bas-Congo, R.D.C. 2ème éd. Paul Lathan.
- [6] Habari M. (2009), Etude floristique, phytogéographique et phytosociologique de la végétation de Kinshasa et des bassins moyens des rivières N'djili et N'sele en République.
- [7] Démocratique du Congo. Thèse de doctorat, Université de Kinshasa.
- [8] Lele Nyami, B., (2010), Problématique de l'exploitation de bois de feu associée à la production agricole face à la conservation des forêts dans le district de la Lukaya en RDC et pistes de solutions, Mémoire de Master complémentaire en sciences et Gestion de l'Environnement. Université de Liège, 58 P.
- [9] Lukoki L. F. (2011), Médecine traditionnelle Kongo. Nkisi mi Bakulu. Centre Information de la Faculté d'Economie et développement. Université Catholique du Congo, Kinshasa.
- [10] Diansambu M. I., Dibaluka S., Lumande J., et Degree J., (2015), Culture de trois espèces fongiques sauvages comestibles du Groupement de Kisantu (R.D. Congo) sur des substrats ligno-cellulosiques compostés, Ecole Régionale Post-Universitaire d'Aménagement et de Gestion Intégrées des Forêts et Territoire Tropicaux (ERAIFT), Kinshasa, 241 – 261 pp.
- [11] Mavinga, N., S., (2018), Production de combustibles ligneux et dégradation des formations forestières dans l'interland de Kinshasa, Thèse de Doctorat, Faculté des Sciences, Département des Sciences de l'Environnement, 250 p.
- [12] Lugangu, L., N., (1984), L'impact du réseau routier sur l'agriculture paysanne et l'habitat dans la zone de Kimvula, Mémoire, Section des Sciences Exactes, Département de Géographie, IPN/Binza, Kinshasa, 150 p.
- [13] Mukoko, (2000), Monographie de territoire de Kasangulu, in Lukuni Lwa Yuma, Revue Interdisciplinaire, Vol. II, n°3, PP. 6-23, ULL.
- [14] Mpanzu, P., (2012), Commercialisation des produits vivriers paysans dans le Bas-Congo (RD.Congo): Contraintes et stratégies des acteurs), Mémoire, Sciences Agronomiques et Ingénierie Biologique, Université de Liège- Genbloux AGRO-BIO TECH, 251 p.
- [15] Lugangu, L., N., Kakese, K., Aloni, K. et Binzangi, K., (2016), Les potentialités et les contraintes du monde rural face à la planification régionale dans les territoires de Kasangulu, Kimvula et Madimba, au Kongo central (RDC), dans Bulletin du Centre de Recherches Géologiques et Minières, CRGM, Volume n°12, Kinshasa, pp. 93 – 109.
- [16] Lugangu, L., N., Kakese, K., Aloni, K. et Binzangi, K., (2018), La problématique des espaces ruraux non intégrés: Une approche géo-sociale des territoires de Kasangulu, Kimvula et Madimba, dans la province du Kongo Central, en République Démocratique du Congo.
- [17] Lugangu, L., N., (2019), Organisation de l'espace rural et perspectives d'aménagement à l'Est du Kongo central: cas des territoires de Kasangulu, Kimvula et Madimba, Thèse de doctorat, Faculté des Sciences, UNIKIN, Kinshasa, 255 p.
- [18] Dibaluka S. (2012), Etudes des macromycètes de la cité de Kimvula et de ses environs (Bas-Congo/ RDC): diversité et productivité en forêt claire, ethnomycologie et mise en culture d'espèces saprotrophes comestibles. Thèse de doctorat, Université de Kinshasa.
- [19] Kinshasa.
- [20] Kikufi B. A., Lejoly J., Lukoki F. (2017), Etat actuel de la biodiversité végétale du territoire de Kimvula au Sud-Ouest de la RDC. International Journal of Innovation and Applied Studies, 19, 929- 943.
- [21] Devred, R., (1958), Carte des sols et de la végétation du Congo-Belge et du Rwanda-Urundi, n° 10. Kwango, Bruxelles,.
- [22] Froment, P., (1957), Les transports dans les économies sous-développées, pp., 1- 3,.
- [23] Clozier, F., (1963), Géographie de la circulation: l'économie de transports terrestres, P.U., 79 p.
- [24] Mwamba T., C., (2014), Quelques aspects récents de la crise nutritionnelle et les manifestations de la faim à Kikwit, in « Bulletin Géographique de Kinshasa », Kinshasa, vol, n°1, pp. 113-126.
- [25] Mpuru, M. B., (2014), Le Kwilu: un espace commercial disputé ? In Bulletin Géographique de Kinshasa. GEOKIN. Cinquantenaire de la Géographie du Kwilu. Vol. n°1, Kinshasa, pp. 57-77.
- [26] Tiker – Tiker, (1980), L'agriculture zaïroise: de la stagnation à la régression, Kin., 311 p.
- [27] Ministère du plan (2006), Pauvreté, insécurité et exclusion en RDC, Kinshasa.
- [28] Ngalamulume, T., G., (2008), Dynamique paysannes et sécurisation alimentaire au Kasai Occidentale, Alternatives Sud, vol.15, Kinshasa, pp.107-132.