

LES ROUTES D'INTÉRÊT AGRICOLE : APPUI AU DÉVELOPPEMENT DES MILIEUX RURAUX EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

ZÉPHYRIN M'PENE NGA LULEY*

RÉSUMÉ

Au stade actuel du développement économique de la RD. Congo, le secteur agricole offre les meilleures perspectives de croissance et de réduction de pauvreté. Ce secteur emploie plus de 70 pour cent de la population et contribue le plus au Produit Intérieur Brut comparativement aux autres secteurs de l'économie. Cependant ce secteur fonctionne de manière inefficace à tel enseigne qu'il n'est pas à mesure d'assurer une production capable de couvrir les besoins alimentaires des Congolais. Le faible niveau d'investissement dans le secteur ainsi que la détérioration des infrastructures agricoles et rurales sont parmi les contraintes au déve-

loppement du secteur agricole les plus citées dans la littérature.

Cet article analyse le lien d'interdépendance entre le développement du secteur agricole et les Routes d'Intérêt Agricole (RIA). Les stratégies de routes rurales étroitement coordonnées avec les politiques et les programmes des routes principales et les stratégies de développement agricole peuvent améliorer la mobilité des populations rurales, stimuler la croissance de la productivité agricole, augmenter les revenus des ménages, réduire la pauvreté, etc.

Mots clés: routes d'intérêt agricole, désenclavement, interdépendance, développement agricole, sécurité alimentaire, unité nationale.

* Chercheur au Musée Royal de l'Afrique centrale (MRAC) à Tervuren/ Belgique

INTRODUCTION

Le transport routier constitue un important secteur d'activité économique et à de nombreux égards, un catalyseur du processus global de développement économique et social parce qu'il assure l'accès à plusieurs services notamment la santé, l'éducation, les loisirs ainsi que la sécurité alimentaire, etc.

La route est également un élément de renforcement de l'unité nationale. En effet, c'est à travers des contacts entre les populations que peut se développer un sentiment d'appartenance à une communauté nationale qui fonde une nation quelconque. Considérée comme telle, la route est un important moyen d'action de l'État dans sa politique de développement et d'encadrement territorial. Car, elle permet à l'État de secourir les régions éventuellement démunies ou en crise naturelle (i.e. intempéries, aridité du sol, mauvaise récolte, etc.) en assurant l'acheminement de l'aide alimentaire indispensable. La route, c'est aussi un puissant levier d'intégration économique nationale et internationale ; car elle favorise les échanges entre les différentes zones d'activités du pays et entre différents pôles d'activités de différents pays. En l'absence des routes, les régions restent enclavées et laissent se développer un circuit d'échanges très limités dans l'espace et en volume d'activités. Il est donc souhaitable que chaque région ou chaque zone puisse établir des relations commerciales significatives avec les régions voisines. La route serait ainsi considérée comme un facteur susceptible d'assurer le vase communicant entre toutes les régions.

Lorsqu'on parle des routes en République démocratique du Congo, il est

important d'avoir à l'esprit qu'il existe trois types de routes ; les routes nationales (RN), les routes provinciales (RP) et des routes de dessertes agricoles, appelées aussi routes d'intérêt agricole (RIA) ou pistes rurales voire aussi routes d'intérêt local (RIL). C'est l'ensemble de ces routes qu'il faut entretenir si on veut assurer le développement du pays. Car, les trois catégories sont complémentaires et poursuivent un but commun qui est le développement des milieux ruraux.

Pour l'essentiel, cette contribution se limitera aux routes d'intérêt agricole (RIA). L'intérêt de cette étude est triple:

i) Premièrement, la RD Congo est un pays où la majorité de la population vit dans le monde rural. L'agriculture demeure la principale activité et la source essentielle de revenus. L'amélioration des RIA doit par conséquent être considérée comme une des priorités de l'État étant donné que l'amélioration voire la création de telles routes est susceptible de transformer le profil économique et social des milieux ruraux.

ii) Deuxièmement, les RIA jouent un rôle important dans le désenclavement des milieux ruraux, dans l'acheminement des productions agricoles, des denrées alimentaires des zones de production vers les marchés régionaux, nationaux et contribuent ainsi à la réduction de la pauvreté.

iii) Troisièmement, le désenclavement des milieux ruraux conduit à son tour à l'ouverture d'esprit et des mentalités et à l'épanouissement de l'homme rural.

Cette contribution comporte cinq points suivants : - Premièrement, l'état des lieux des routes d'intérêt agricole, deuxièmement, le plaidoyer pour la réhabilitation des RIA, troisièmement, l'im-

portance de l'entretien dans la pérennité des RIA, quatrième la conclusion et enfin, quelques recommandations.

1. ÉTAT DES LIEUX DES ROUTES D'INTÉRÊT AGRICOLE DANS LEUR CONTEXTE POLITIQUE

Les routes d'intérêt agricole (RIA) ou routes d'intérêt local (RIL) représentent en République Démocratique du Congo 87.000 km. Les routes nationales (RN) et les routes provinciales (RP) couvrent 58.000 km. Tandis que la voirie urbaine dessert, quant à elle, 7.000 km. Curieusement, les RIA/RIL n'attirent que peu d'intérêt de la part des décideurs politiques¹.

Construites et entretenues à l'époque coloniale essentiellement par les sociétés commerciales privées pour assurer l'évacuation de leurs productions, les RIA étaient complémentaires aux routes nationales et provinciales, aux chemins de fer et aux voies fluviales à charge de l'État et dont le but ultime était de compléter le dernier maillon de la chaîne de transport conduisant jusqu'aux ports. Il était donc de l'intérêt de chaque acteur, l'État y compris, d'assurer l'entretien régulier des infrastructures de transport pour éviter qu'un goulet d'étranglement ne puisse empêcher l'acheminement normal et régulier des productions. Grâce à la complémentarité de ces différents modes de transport, le pouvoir colonial pouvait se réjouir de la croissance économique de la colonie. L'agriculture

constituait l'essentiel des produits d'exportation. Ainsi de 1928 à 1959, le taux de croissance annuel de la production agricole était de 29% tandis que celui de la production minière était seulement de 18,6%.² Cette croissance de la production agricole eut un impact sur la chaîne des transports pour l'évacuation de la production agricole. Pour ce qui concerne le maillon fluvial de cette chaîne, on a constaté que les tonnages transportés sur le Fleuve (Kisangani – Kinshasa), sur la rivière Kasai et sur les affluents secondaires étaient en augmentation constante suivant ainsi le rythme du développement des exportations principalement des produits agricoles comme on peut le constater à travers le tableau ci-contre.

Parmi les produits transportés au cours de cette période, on citera l'ivoire, le copal, le caoutchouc d'herbes, de lianes, l'huile de palme, les amandes palmistes, le coton, le café, le maïs, les fibres locales, les arachides et les bois. A ceci peuvent s'ajouter les minerais comme le cuivre, la cassitérite et l'étain.

L'accession à l'indépendance de la RD. Congo en 1960 et le chaos qui s'en est suivi a détruit le tissu économique qui existait dans les milieux ruraux, a fait partir les opérateurs économiques (sociétés privées pour la plupart) et conséquemment a vu les routes d'intérêt agricole se détériorer faute, d'une part de manque d'entretien et, d'autre part, de véhicules pouvant les emprunter régulièrement. En outre, des forces centrifuges qui ont ébranlé les struc-

1. Ministère des Transports et Communications, Projet RCD/Banque Mondiale d'Assistance Technique pour l'élaboration d'un Cadre de Politique des Transports et d'un Plan d'Actions (TF027359), Sous-groupe n°5, Transport rural, Kinshasa, octobre 2001, p.3

2. A.HUYBRECHTS, (1965) «Contribution à l'histoire économique du Congo, I. Les transports fluviaux au Congo: 1925-1963», in Cahiers Économiques et Sociaux, IRES, Université de Lovanium, Léopoldville, Vol. III, Cahier n°1, p.30.

**Taux moyen annuel
de la croissance des exportations (en %)**

Affluent	Descente ou exportation		Montée ou importation	
	1928-1945	1945-1959	1928-1945	1945-1959
Falls et aval	11,3	48,0	13,6	30,3
Uelé	13,6	14,1	8,9	17,3
Équateur-Mongala	3,5	4,0	0,7	7,8
Ubangi I	6,0	8,0	13,6	10,2
Kwilu	13,2	51,7	21,7	68,7
Kasaï	46,9	9,9	24,3	87,6
Sankuru	0,2	21,8	-0,4	42,3
Lac Léopold II	15,8	64,3	6,4	78,9

Sources: HUYBRECHTS, A., (1965) «Contribution à l'histoire économique du Congo, I. Les transports fluviaux au Congo: 1925-1963», in Cahiers Économiques et Sociaux, IRÉS, Université de Lovanium, Léopoldville, Vol. III, Cahier n°1, p.26.

tures administratives du jeune État ont rendu caduques les dispositions relatives à la décentralisation des transports au Congo.¹ Néanmoins, la Constitution de 1964 a maintenu cette décentralisation des transports mais elle ne fut pas mise en application à cause du coup d'état du 24 novembre 1965. En dépit du fait que les textes légaux continuaient à faire la distinction entre les routes telles que décrites ci-haut, la décentralisation ne s'est pas opérée à cet égard. A la place de

1. Les articles 219 et 220 de la loi fondamentale répartissaient les compétences entre les pouvoirs central et local. Par exemple, les compétences réservées au pouvoir central étaient subdivisées de la manière suivante : les transports sur les voies maritimes et fluviales, l'entretien des ports et le balisage, les voies aériennes y compris les aérodromes et la protection aérienne, les chemins de fer d'intérêt national, et les routes d'intérêt national.

la décentralisation, on a assisté plutôt à une forte centralisation du pouvoir dans tous les secteurs de la vie nationale.

L'insuffisance des moyens financiers du jeune État meurtri par de nombreux troubles a mobilisé la solidarité internationale. Ainsi au cours de la première période de l'indépendance (1960-1965), l'entretien de certaines routes était pris en charge par le Fonds Européen du développement (F.E.D) qui avait alloué un montant équivalent à 1.911.500 Zaires de l'époque soit plus ou moins 1.274.336 \$ (taux de 1\$ =1,50 Z)² pour l'entretien de 223 km.

2. Voir Banque Nationale du Congo, Rapport annuel 1968-1969, Kinshasa, p.87

Au cours de la seconde République qui a commencé avec le coup d'État de 1965 jusqu'en 1997, l'intérêt des pouvoirs publics était plutôt orienté vers la production minière dont la valeur ajoutée était plus élevée par rapport à la production agricole. Par conséquent, l'effort en matière de réhabilitation des infrastructures des transports était concentré sur les routes nationales et provinciales; infrastructures entrant directement en complémentarité avec la voie nationale – voie par excellence d'exportation des minerais. Pour la seule période de 1965-1970, un total de 400 km des routes ont été construits grâce au financement à la fois du F.E.D, de l'Agence américaine pour l'aide et le développement (USAID) et du gouvernement zaïrois¹. A ceci il faudra aussi ajouter la réhabilitation des bacs et des ponts, ouvrages nécessaires à la fluidité du trafic.

Les mesures de nationalisation (zaïrianisation) de 1973-74 qui avaient principalement touché les plantations et les sociétés commerciales ont eu aussi un impact sur les RIA. En effet, les 17.620 km des routes jadis entretenues par les sociétés privées avaient été abandonnées par les acquéreurs. Cela a eu comme conséquence la réduction du volume des activités agricoles dans les milieux ruraux et la perturbation des circuits commerciaux.

Cette crise de transport dans les milieux ruraux de la fin des années 1970 a coïncidé avec la chute des prix des matières premières sur lesquelles la RD. Congo avait beaucoup misé pour son développement. L'État était en conséquence obligé de revoir sa stratégie de

développement en proclamant l'agriculture priorité des priorités. A travers le territoire national, on assista à la diversification des productions agricoles et à la création de nombreux offices dont le rôle était le contrôle et la commercialisation des produits agricoles. C'est le cas notamment de l'Office Zaïrois du Café (OZACAF), de l'Office National de Céréales (ONACER), etc.

Au niveau des infrastructures de transport de base, cette magnification de l'agriculture s'était accompagnée du regain d'intérêt pour les RIA. On avait ainsi repris le système de cantonnement manuel² pour assurer la construction et l'entretien des RIA. Mais ce regain d'intérêt pour des RIA fut de courte durée. Car, avec des mesures d'ajustement structurel imposées par le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM) en 1980, les RIA ne constituaient plus une priorité. Le système de cantonnement fut supprimé. Aucun autre système alternatif ne fut mis en place. Comme on pouvait s'y attendre, les RIA commencèrent à se détériorer et la plupart d'entre elles devinrent aussitôt totalement impraticables. Cette situation continua jusqu'au début de la décennie 1990-2000 caractérisée par le changement de régime à Kinshasa et aussi par de nombreuses guerres de conquête de pouvoir.

L'avènement de Laurent-Désiré Kabila en 1997 ne s'était pas accompagné d'une politique globale des transports où les RIA pouvaient bénéficier d'une

1. En 1967, la République Démocratique du Congo était devenue le Zaïre.

2. Le cantonnement manuel est un système qui consiste à recruter par contrat, des hommes valides à qui on donne les bêches et des machettes pour entretenir les routes. Tout dépend du chef du projet, mais généralement il est attribué à deux cantonniers, l'entretien d'un kilomètre par mois.

attention particulière. Tous les efforts du nouveau régime durant sa courte durée de gouvernement étaient centrés sur la pacification du pays et la consolidation du pouvoir. Cependant, ces efforts s'avèrent vains. L'assassinat le 16 janvier 2001 du nouveau Chef d'État plongea le pays dans le chaos et l'anarchie. L'Est et le Nord-Est du pays furent envahis par des nombreux chefs de guerre.

L'arrivée au pouvoir en 2001 de Joseph Kabila ne changea pas de donne au niveau des RIA ; étant donné que le souci principal du nouveau chef de l'État et de son gouvernement demeurait la pacification et la réunification du pays ainsi que la sécurisation des biens et des personnes. Après trois ans d'effort de négociation, le pouvoir de Kinshasa de l'époque réussissait tout de même à former avec les différents belligérants un gouvernement d'union nationale avec un président et quatre vice-présidents (1+4) pour assurer la transition vers des élections générales qui eurent lieu en novembre 2005. La nouvelle législature débuta en décembre 2006 pour une durée de cinq années soit fin décembre 2011.

En matière d'infrastructures de transport en général, on notera à partir de 2002, le retour de plusieurs institutions de financement dans ce secteur. A titre d'exemple, on citera le programme multi-bailleurs entre le Département pour le développement international (DFID)-Banque Mondiale (BM) appelé PROROUTE, les interventions de la Banque Mondiale, de l'Union Européenne, de la Banque Africaine du développement (BAD), du Fonds Koweïtien et de la coopération Belge.

En matière des RIA, l'Union Européenne a réhabilité 2.213 km des RIA dans les provinces de Bas-Congo,

Bandundu, Kinshasa, Équateur, Kasai Oriental et Occidental et Katanga¹. La Coopération belge qui est présente depuis 2000 dans ce sous-secteur a réhabilité plus ou moins 3.178 km des routes et des bacs et entretenues 5.288 km dans les provinces du Bas-Congo, du Bandundu et du Kasai Oriental. Elle a poursuivi ses travaux de réhabilitation dans les provinces de Maniema, Katanga et dans la Province Orientale. Entre 2002 et 2008, la coopération belge a financé des projets de réhabilitation et d'entretien d'environ 6.300 km des RIA et de 7 bacs. A ceci il faudra ajouter la réhabilitation de près de 1400 km des RIA sous financement de la Commission Européenne (CE) et du DFID de la Grande Bretagne. Dans le cadre des «Cinq chantiers²», le désenclavement des zones rurales constitue une des priorités du gouvernement congolais. A ce titre, le Programme des Actions Prioritaires II et du Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté (DSRP 2009-2011) ont retenu «la réhabilitation et l'entretien régulier des pistes rurales et des voies d'accès aux zones de production agricole» comme des actions prioritaires à mener³.

Il est à noter que malgré des difficultés financières du Congo et des problèmes politiques qui ont caractérisé la décennie 2000-2010, le recours aux fonds extérieurs a été d'une grande importance dans le programme de relance des activités agricoles à travers la réha-

1. Coopération Belgo-congolaise bilatérale directe. Programme indicatif de coopération belge (PIC) 2010-2013. Note de base- secteurs de concentration, septembre 2009, p.58

2. Les cinq chantiers constituent le programme du gouvernement du Président Joseph Kabila pour la période 2006-2011. Ils comprennent les infrastructures, la santé & éducation, l'eau & l'électricité, le logement et les emplois.

3. Ibidem, p. 59

bilitation des RIA. Néanmoins, on ne peut s'empêcher de reconnaître que tous ces fonds sont nécessaires et salutaires mais ne constituent qu'une portion infime en comparaison au kilométrage total des routes à réhabiliter soit 87.000 km. Dans le cadre du programme du gouvernement de la législature écoulée (2006-2011), des efforts ont été fournis dans le cadre de la réhabilitation des RIA dans toutes les provinces du pays même si les kilomètres des routes réhabilitées varient d'une province à l'autre. Faute de disposer des données chiffrées fiables, nous ne sommes malheureusement pas à mesure de donner un ratio de kilométrage réhabilité au kilométrage total.

Disons enfin qu'en matière de la relance de l'agriculture, le grand problème n'est pas seulement la réhabilitation des RIA mais leur entretien. Qui assurera l'entretien après la fin de tous ces contrats avec les bailleurs de fonds extérieurs ? Les productions locales suffiront-elles à couvrir toutes les dépenses liées à l'entretien et à la construction de ces RIA ?

Compte tenu de l'importance des RIA en particulier, la privatisation des travaux d'entretien routier peut être envisagée par l'État congolais comme une des alternatives possibles.

2. POURQUOI ACCORDER UN RÔLE ACCRU À LA RÉHABILITATION ET À L'ENTRETIEN DES RIA ?

Rappelons que la réhabilitation et l'entretien des RIA ne sont pas et ne doivent pas constituer une fin en soi, ils doivent s'inscrire dans le cadre de la relance des activités agricoles à travers

un programme de désenclavement des milieux ruraux et du développement du pays en général. En effet, la réhabilitation et l'entretien des RIA, en participant au développement de l'agriculture, impacteraient le développement global à travers notamment l'influence de cette dernière sur l'industrie. Plus spécifiquement, ils permettraient aux producteurs d'évacuer leurs productions vers les centres de commercialisation et de consommation. Augmenter la production agricole c'est donc aussi nourrir des milliers des citoyens lorsqu'on sait que la proportion des populations qui habitent les villes ne cesse d'augmenter d'année en année ; c'est par ailleurs contribuer à l'échange social.

Au niveau de l'industrie, l'agriculture peut jouer plusieurs rôles, notamment comme source de matières premières, comme source de main-d'œuvre et comme lien entre épargne et investissement.¹

Comme source de matières premières, le produit brut de l'agriculture congolaise dans toutes ses diversités est, et peut continuer à être, utilisé dans des industries telles que par exemple, la minoterie, l'industrie de fabrication de savon, de margarine, textile, pharmaceutique, etc. L'agriculture peut aussi être à la base de la création d'autres industries principalement alimentaires. Il s'agit par exemple des industries qui auront pour finalité la transformation des produits agricoles en produits semi-finis ou finis. Nous songeons par exemple aux industries qui mettront en boîtes des produits tels que les tomates, le café, les feuilles

1. Lire à ce sujet BONGOY MPEKESA, "L'agriculture et le commerce extérieur au Zaïre" in Cahiers Économiques et Sociaux, Vol. XII, n°1, PUZ, Kinshasa, 1974, p.51

de manioc et des industries qui embouteilleront le vin de palme, l'huile de palme, etc.

L'agriculture peut être pourvoyeuse de main-d'œuvre pour l'industrie tant il est vrai qu'actuellement, en RDC, le pourcentage de personnes qui travaillent dans le secteur agricole est le plus important. Notre observation du milieu de vie rurale suggère que ces personnes travaillent généralement entre 4 à 5 heures par jour ; ce qui implique une forme de sous-emploi. Avec une réorganisation du travail et des formations professionnelles adéquates, on peut transférer ce « surplus » de la population agricole inutilisée vers le secteur industriel pour servir de main-d'œuvre sans une baisse de la production agricole. Ce principe a été appliqué dans les pays de l'Asie du Sud-Est où le développement économique a donné lieu à ce qu'on appelle couramment « modèle asiatique du développement ». En quoi consiste plus exactement ce modèle ? Nous sommes là en face d'un modèle de l'économie duale.¹ Selon Fei & Ranis, « ces économies se caractérisent par la coexistence de deux secteurs : une agriculture de subsistance relativement importante et accablée par la stagnation, où le taux de salaire est déterminé par les forces institutionnelles et un secteur industriel marchand, relativement petit mais en croissance dans lesquelles les conditions de la concurrence prévalent sur le marché des facteurs ».²

Dans ce modèle de Fei et Ranis, le secteur de subsistance est caractérisé par le chômage déguisé et le sous-em-

ploi, par un taux de salaire positif du travail agricole « déterminé institutionnellement » et proche de la productivité moyenne du travail dans le secteur de subsistance, une productivité marginale du travail inférieure au taux du salaire et enfin par la fixité du facteur terre. Fei et Ranis montrent que dans ces conditions, il est possible de transférer du travail du secteur de subsistance vers le secteur commercial et industriel pendant les premières étapes du développement sans réduction de la production agricole et sans qu'augmente le prix du travail fourni au secteur industriel. En effet le transfert de travailleur du secteur de subsistance vers le secteur moderne permet de dégager le surplus agricole pour alors investir dans le développement industriel³.

Par ailleurs, l'agriculture pourrait de nouveau générer une épargne pour l'investissement industriel. En effet, comme l'a noté Bongoy⁴, analysant le secteur agricole congolais par le passé, la part des investissements réalisés grâce à l'apport du secteur agricole était considérable au Congo.

En ce qui concerne la vocation du désenclavement, il a été prouvé⁵ que les RIA appelées dans ce cas ici les routes de désenclavement permettent de relier des villages auparavant isolés au réseau routier national. Les modifications structurelles qui peuvent apparaître dans ce cas sont principalement les suivantes :

1. Cfr. Des études de Lewis, John C.H. Fei et Gustav Ranis, Harris et Todaro, etc.

2. FEI et RANI cités par Hayami YUJIRO, VERNON W. Ruttan, Agriculture et développement, une approche internationale, INRA Paris, 1998, p.52

3. Hayami YUJIRO, VERNON W. Ruttan, Agriculture et développement, une approche internationale, INRA Paris, 1998, p.53

4. BONGOY Mpekesa, art.cit., p. 53

5. NINNIN B., Projet routiers en milieu rural dans les pays en développement : synthèse critique, ED. Paradigme, Caen, 1988, p.104

- on aura rendu possible, pour ces villages, la commercialisation de surplus agricoles et l'utilisation de nouveaux facteurs de production (engrais, mécanisation du processus de production, etc.), ce qui peut affecter notablement l'organisation de la production ;
- le courant d'échange qui peut en résulter n'est pas seulement économique mais aussi social: un échange culturel accru avec le reste du monde peut favoriser une diffusion de techniques nouvelles et une transformation des comportements. La mutation touche ici ce qu'on a appelé le «capital humain», qui reste en économie rurale l'élément fondamental de la structure de production¹

En guise d'illustration de l'impact des RIA, une étude révèle le cas de 6,6 Millions € insufflés dans l'économie locale en RDC entre 2002 et 2008, grâce aux travaux à Haute Intensité de Main-d'œuvre (HIMO), suite aux interventions de la coopération belgo-congolaise². Outre la création subséquente de près de 3.000 emplois permanents durant les six années, l'étude estime que les villageois qui habitent le long des pistes entretenues et construites ont vu leurs revenus multipliés par deux par rapport aux habitants vivant dans les villages enclavés du Bas-Congo³. Non seulement que le désenclavement des milieux ruraux aug-

mente la productivité de la population, il améliore aussi leurs revenus et réduit le niveau de pauvreté. Aussi, on constate dans les régions où les RIA ont été réhabilitées et entretenues régulièrement que le tarif de transport des marchandises et des passagers ont baissé entraînant au passage l'augmentation du trafic et de la marge bénéficiaire des petits commerçants à l'exemple des par-colis.⁴ Par ailleurs, Toujours selon les estimations de l'étude citée-ci haut, le taux de couverture de vaccination a pu atteindre 85 % en 2006 grâce au désenclavement d'une partie du Kasai oriental.

Selon les résultats de l'étude de la CTB⁵, il est écrit ceci : «Dans les zones où la CTB est intervenue, on a remarqué une baisse du prix du transport des marchandises, et des passagers ainsi qu'une augmentation du trafic. Par exemple au Bas-Congo, les tarifs ont baissé de 15 à 25 % pour le transport de passagers et de 50 % pour le transport des marchandises. Le coût du transport a baissé de 40 % dans le Bandundu et les prix au consommateur de 50 % au Kasai Oriental. Le trafic terrestre a presque doublé et le trafic fluvial a augmenté de 80 % dans la province de Bandundu. La durée moyenne de parcours des camions a diminué de 45 % là où les pistes ont été réhabilitées dans le Bandundu. Le nombre d'aires de dépôt et de stockage a substantiellement augmenté de l'ordre de 30% dans une zone couverte par un autre projet financé par la Belgique

1. NINNIN B., Projets routiers en milieu rural dans les pays en développement: synthèse critique, ED. Paradigme, Caen, 1988, p.104

2. Coopération Belgo-congolaise bilatérale directe. Programme indicatif de coopération belge (PIC) 2010-2013. Note de base- secteurs de concentration, septembre 2009, p.59

3. Ibidem

4. Les par-colis sont des commerçants qui louent une place sur un véhicule et qui vont acheter des produits agricoles dans les zones rurales ; après leur arrivée en ville, ils vendent leurs produits sur les parkings. (Cf. E. TOLLENS (éd.), La collecte et le transport des produits vivriers pour la ville de Kinshasa, Janvier 1991, KU-Leuven, p. 27

5. Coopération Belgo-congolaise bilatérale directe...p. 59

dans les provinces du Bas-Congo et de Bandundu. Ce désenclavement a également permis une hausse du nombre d'opérateurs économiques de l'ordre de 47 % dans certains territoires du Bas-Congo où la coopération belgo-congolaise est présente».

Toujours dans le même registre, selon Mwarabu², la remise en état des pistes rurales dans le Bas-Congo a relancé l'exploitation forestière. Il a été observé au poste de Manterne (point de rencontre de la RN1 et la RN12), entre janvier et mars 2006 et 2007, des augmentations du trafic de bois d'œuvre de l'ordre de 150 à 250 m³. Il poursuit son témoignage en ces termes: «Je connais un exploitant forestier qui avait arrêté ses activités depuis longtemps suite au mauvais état des routes. Mais depuis que les pistes ont été réhabilitées dans sa zone forestière, il tourne à plein régime».

Par ailleurs, il existe de nombreuses autres études concernant l'influence de l'infrastructure des transports sur la production et la commercialisation des produits agricoles. Bingswanger³ mentionne les résultats d'une analyse effectuée dans plusieurs pays africains suggérant que la production agricole agrégée augmente de 0,26% à la suite de l'amélioration de l'infrastructure routière.

Au Congo-Brazzaville, pays voisin de la RD. Congo, par exemple, la réhabilitation des RIA entre Djambala et Abala-Ndolo, a entraîné l'évacuation de 1.150 tonnes d'ignames, de pommes de terre et de manioc entre août et octobre 2011 vers Brazzaville, contre seulement 150 tonnes pendant une année, avant la réhabilitation de la piste. Grâce à cette piste, l'organisation américaine 'International Partnership Humanitary Development' a annoncé la production de 150 hectares de pommes de terre en 2012 dans la zone en question. Par ailleurs, l'inauguration de la piste de 35 km entre Boko et Ntombo-Manianga, dans le Pool (Partie Sud de la République du Congo) a entraîné une augmentation des productions de légumes, de fruits, de manioc et de maïs atteignant un pic de 6.000 tonnes entre Janvier et Septembre 2011, contre à peine 1.200 tonnes avant, selon le Conseil départemental du Pool (2011). Un autre bassin agricole de cette région a été rallié en octobre à Brazzaville, le principal centre de consommation, grâce à une piste de 25 km entre les villages Nzongo et Louomo. Les autorités congolaises ont indiqué que la production agricole, «jadis dérisoire, a atteint 4.500 tonnes de manioc, d'arachide et de fruits. Avant, les producteurs n'évacuaient que 500 à 850 tonnes de produits par an⁴.

Aussi, selon la même source⁵, depuis la mise en service en août 2011 de la piste entre Mayalama et Yamba dans le Sud du pays, les registres de manutention de la gare de Loutete indiquent que les chargements de bananes, dans le train,

1. Coopération Belgo-congolaise bilatérale directe. Programme indicatif de coopération (PIC) 2010-2013. Note de base-secteur de concentration, Septembre 2009, p. 59

2. MWARABU KIBOKO A., "Les routes dans le Bas-Congo. Un enjeu vital" in &CO, Magazine de la coopération belge en RDC, n°3, Bruxelles, 2007, p. 13

3. BINGSWANGER, H., "How Agricultural Producers Respond to Prices and Government Investments", Paper Presented at the First Annual World Bank Conference on Development Economics, Washington D.C., 27-28 avril, 1989 cité par TOLLENS, E., Ed., op. Cit., p.4

4. Cfr. le site http://www.ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=6754

5. Ibidem

sont passés à 1.100 tonnes par semaine, contre 750 tonnes avant la mise en service de cette piste ; à 8.775 tonnes d'arachides et de maïs, contre 5.000 tonnes avant la mise en service de cette piste ; et à 15.000 tonnes de manioc contre 11.000 tonnes avant la mise en service de cette piste.

En plus, au Sud dans le massif du Mayomb, la route Pilikondi-Bilala-Cacao, longue de 35 km, permet aujourd'hui aux jeunes producteurs d'aller vendre ; rapidement à Pointe-Noire, la ville côtière, cinq à dix tonnes de légumes et de bananes par jour. Avant cette piste, faute de route, les productions pourrissaient dans les gares de Ponga et de Mvouti.¹

Ces exemples qui relèvent des expériences d'un autre pays, ont l'intérêt pédagogique de montrer les effets bénéfiques que peut apporter la réhabilitation d'une RIA au niveau de la population locale, régionale et nationale. Les routes locales ouvrent à l'agriculture des changements incontestables tels que la reconquête des marchés et le désenclavement des régions. Elles rendent les populations rurales plus mobiles et plus déterminées à produire plus, parce qu'elles savent qu'une partie de leurs productions seront vendues auprès des acheteurs qui sillonneront leurs villages.

Tout compte fait, l'amélioration des transports ne se ramène donc pas à une question purement technique, telle que le remplacement des porteurs par des trains, des véhicules, etc. Elle ne consiste pas seulement à modifier ou à développer les moyens de transport, mais elle implique également une diminution des coûts. Dans cette perspective,

les transports n'interviennent pas dans le rapprochement des économies ou des espaces économiques par le seul fait de l'existence du tracé des réseaux, mais plutôt par le coût et le prix².

3. L'ENTRETIEN, FACTEUR ESSENTIEL DE LA PÉRENNITÉ DES RIA

Compte tenu des effets positifs des RIA sur le développement des milieux ruraux, il est nécessaire voire impératif de maintenir constamment ces infrastructures en état de praticabilité. Il faut pour cela observer certaines conditions. Il s'agit notamment de :

a) La viabilité des investissements. La réhabilitation et l'entretien des RIA exigent d'énormes ressources financières. Si l'État veut garder les RIA à un niveau appréciable pour assurer le développement des milieux ruraux, des investissements conséquents sont donc nécessaires. Il ne faudra pas qu'il laisse ce secteur aux seuls bailleurs de fonds extérieurs, car il suffit d'un litige entre l'État et ses partenaires financiers pour que le financement soit interrompu ou carrément arrêté entraînant au passage l'asphyxie ou la paralysie de ce sous-secteur. Il convient dès lors de préconiser la stratégie de diversification des sources de financement.

b) L'insertion des RIA dans la politique du développement du pays en général et des milieux ruraux en particulier. La réhabilitation des RIA doit s'intégrer dans un plan général de développement du pays où les RIA jouent le

1. Ces exemples ont été tirés sur le site http://www.ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=6754

2. Z. M'PENE Ngaluley, La problématique de l'intégration économique par les transports au Congo (R.D.C.), Ed. L'Harmattan- Academia Bruylant, Paris-Louvain-la-Neuve, 2002, p.31

rôle de complémentarité avec les autres catégories des routes et servent au désenclavement des milieux ruraux et à l'évacuation des produits agricoles. A cet effet, la construction ou l'entretien des RIA doit avoir comme objectif prioritaire l'évacuation des productions agricoles et leur commercialisation, la mobilité de la population vers les centres de loisir ou vers des centres sociaux tels que les écoles, les hôpitaux, les dispensaires, etc.

c) L'entretien des rivières dans les milieux ruraux peut s'avérer également salulaire pour le monde rural et les diverses activités économiques qui s'y déploient. Les experts en construction et entretien des RIA estiment que le coût de réhabilitation d'une route en terre est de l'ordre de 10.000\$ à 15.000 \$ par km alors qu'il est de l'ordre d'environ 200\$ pour une rivière abandonnée depuis des décennies¹. Eu égard à ces coûts, les rivières peuvent compenser l'absence des RIA et assurer le désenclavement des milieux ruraux dans certaines régions et compléter les RIA voire même les concurrencer dans d'autres régions. Peu importe l'option qui sera retenue, l'opération contribuerait à réduire les coûts du transport de façon significative et augmenter les revenus des agriculteurs.

4. CONCLUSION

Cette étude montre que les besoins en infrastructures rurales de transport en RD. Congo sont importants et pressants. La transformation structurelle de son économie de subsistance ne peut

1. USAID Projet 098. Division de l'Information. Mise au point sur la poursuite des activités expérimentales dans le transport fluvial. Kinshasa, 18/04/1991, p. 6

s'opérer sans infrastructures routières adéquates. Les gains potentiels en production et revenus pouvant être générés à partir des infrastructures adéquates pourraient suffire à justifier d'énormes dépenses qu'effectuent l'État congolais et les organisations internationales pour la maintenance de ses routes d'intérêt agricole (RIA). Il y a donc un lien étroit entre l'état et l'entretien des RIA et les productions agricoles. Il est difficile de dissocier les deux, car le manque d'entretien de ces routes peut éloigner les commerçants et réduit la distribution des quantités produites. Construire et entretenir les routes coûtent énormément, c'est pour cette raison que ce travail doit être associé à celui d'entretien des rivières afin de réduire les coûts, d'une part, et de mieux assurer l'évacuation des productions agricoles, d'autre part. Ce qui pourrait contribuer à améliorer les conditions de vie des ruraux.

Les gains découlant de la construction ou de la réhabilitation des Routes Nationales (RN) et des Routes Provinciales (RP) devraient nécessairement être accrus si elles sont connectées aux RIA qui les alimentent en trafics. Sans productions agricoles, ces autres catégories de routes sont susceptibles d'avoir des gains mineurs, en deçà des ressources allouées à leur construction et à leur entretien. Elles seraient dans ce cas des gouffres des finances publiques.

5. RECOMMANDATIONS

Au terme de cette analyse consacrée aux routes d'intérêt agricole afin de mieux appréhender leur rôle dans le développement de l'agriculture, il n'est

pas sans intérêt de poser quelques recommandations dans le but d'aider les décideurs politiques à rendre efficace le secteur agricole. Dans cette perspective, nous recommandons de :

1) Faire appliquer le dispositif légal pour la mise en œuvre de la décentralisation qui puisse permettre aux entités locales de prendre en charge la gestion des investissements dans le sous-secteur des RIA. En effet, comme le stipule l'art. 45 de la loi sur les principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces, les budgets des Entités Territoriales Décentralisées (ETD) sont intégrés en recettes et en dépenses au budget de la province conformément aux dispositions de la loi financière qui n'est malheureusement pas adoptée.

2) Mettre sur pied une caisse spéciale destinée à l'entretien, à la réhabilitation et à la construction des RIA.

3) Mettre en place des stratégies de routes rurales étroitement coordonnées avec les politiques et les programmes des routes principales et les stratégies de développement agricole ;

4) Établir un cadre unifié sur l'ensemble des routes pour la budgétisation des entretiens et des réhabilitations;

5) Étudier les possibilités de partenariat public/privé en ce qui concerne l'entretien et la gestion des RIA.

6) Créer et équiper des agences locales chargées de l'entretien des RIA. Accorder la priorité à la réhabilitation et à l'entretien des RIA qu'à la construction de nouvelles routes.

7) Accorder davantage la priorité à l'aménagement des cours d'eau dont l'entretien coûte moins que la construction ou la réhabilitation des routes pour l'évacuation des produits agricoles dans les régions où cela est possible.

8) Adopter des politiques s'appuyant davantage sur les entreprises ou organisations locales de construction, d'entretien et prendre des dispositions pour renforcer leurs capacités au moyen des formations techniques et administratives,

9) Recourir au système de cantonnement manuel chaque fois que cela se justifie, avec un accent particulier sur la formation

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

BONGOY MPEKESA, "L'agriculture et le commerce extérieur au Zaïre" in Cahiers Economiques et Sociaux, Vol. XII, n°1, PUZ, Kinshasa, 1974, p.51

Coopération Belgo-congolaise bilatérale directe. Programme indicatif de coopération belge (PIC) 2010-2013. Note de base- secteurs de concentration, septembre 2009.

Dossier Provinces. Atouts économiques et opportunités d'investissement, Diplomat Investissement, Novembre-décembre 2010.

HUYBRECHTS, A. «Contribution à l'histoire économique du Congo, I. Les transports fluviaux au Congo : 1925-1963», in Cahiers Économiques et Sociaux, IRES, Université de Lovanium, Léopoldville, Vol. III, Cahier n°1, 1965.

YUJIRO Hayami, RUTTAN VERNON W. , Agriculture et développement, une approche internationale, INRA Paris, 1998

Ministère des Transports et Communications, Projet RCD/Banque Mondiale d'Assistance Technique pour l'Élaboration d'un Cadre de Politique des Transports et d'un Plan d'Actions (TF027359), sous-groupe n°5, Transport rural, Kinshasa, octobre 2001.

MPENE N. Zéphyrin, La problématique de l'intégration économique par les transports en RD. Congo, Ed. L'harmattan-Bruylant, Paris-Louvain-la-Neuve, 2002.

NINNIN B., Projets routiers en milieu rural dans les pays en développement : synthèse critique, ED. Paradigme, Caen, 1988.

République Démocratique du Congo. Gouvernement de la République. Programme de stabilisation et de relance de l'économie. Communication du Gouvernement à la Réunion des Amis de la République Démocratique du Congo., 12 Novembre 1997.

