

## Research Article

### IMPACT SOCIOECONOMIQUE DE LA ROUTE KANANGA-KALAMBA MBUI SUR LA VILLE DE KANANGA ET SA REGION ENVIRONNANTE

**\*Godefroy MUTENABABU Nkongolo**

Assistant à l'Université Pédagogique de Kananga, Democratic Republic of the Congo.

Received 29<sup>th</sup> May 2026; Accepted 30<sup>th</sup> June 2026; Published online 31<sup>st</sup> July 2026

#### RESUME

La connectivité et l'accessibilité pose des sérieux problèmes de développement à la ville de Kananga et à sa région parce qu'elle vit dans état d'enclavement, malgré le passage de la route nationale N°1 et du rail, et l'existence de l'aéroport de Lungandu. La construction de la route Mbuji est salubre car elle va booster l'économie de la région avec des mutations attendues. Cette route qui ouvre la région à la mer via l'Angola, va supprimer la dépendance de ville à la région du Sud Est en matière de transport des produits importés et permettre aux commerçants, aux paysans d'écouler leurs produits aux prix rémunérateurs avec effets immédiats sur le développement.

**Mots clés:** Impact, route, socio-économique, région.

#### INTRODUCTION

Une route se définit par extension comme l'itinéraire suivi par des courants de trafic traditionnels ou actuels. Elle est une voie aménagée pour la circulation hors agglomération.

Conçue et réalisée dans le souci de désenclaver la région centrale en général et le Kasai central en particulier, la route Kananga Mbuji a suscité beaucoup d'espoir et continue à nourrir de cet espoir au sein des opérateurs économiques de la région et surtout au sein ci une opportunité de liaison de la région à la mer grâce à cette route qui passe par l'Angola.

Aujourd'hui dans un état de délabrement quelques années après son ouverture d'aucuns s'interrogent sur son impact réel sur la vie de la population kanangaise et environnante ? Nous tenterons dans les pages qui suivent de présenter les effets d'entraînement de cette route sur le plan socioéconomique, et environnemental. Rien avant cela, voyons d'abord la genèse de la route et les fondamentaux de la ville de Kananga.

L'élaboration du présent travail nous a imposé l'usage des méthodes ci-après:

- La méthode hypothético déductive :elle nous a permis à arriver à des conclusions partant des réalités de la RDC et des spécificités qu'offrent les régions ayant des débouchés ;
- La méthode analytique :elle nous a permis de bien examiner les réseaux existants, leur apport avant de chuter à la route ;
- La méthode expérimentale :elle nous a aidé à dégager l'impact de cette route sur le développement de la ville et sa région.

Ces méthodes ont été appuyées par les techniques ci-dessous pour la récolte des données:

- ✓ La technique documentaire : elle nous a permis de consulter toute la littérature, les ouvrages spéciaux, dictionnaires, articles et revues en rapport avec notre recherche,
- ✓ L'observation directe : elle nous a permis de constater l'inondation des marchés de Kananga et ses environs en produits venant de l'Angola lorsque la route a été ouverte ;
- ✓ Interview: il nous a permis d'échanger avec les différents acteurs notamment les commerçants, les vendeurs, ...

#### CONCEPTION ET AMENAGEMENT DE LA ROUTE KANANGA-KALAMBA MBUI

##### Historique

Dans le souci de désenclaver la province du Kasai Occidental démembrée qui a une vocation agricole mais qui n'a pas fait une priorité. En matière de transports et de pour certains pouvoirs publics, l'ex président de la République donna l'impulsion à l'ex gouverneur KAPUKU NGOY Trésor pour qu'une voie de désenclavement de la province soit étudiée. Après étude, l'option basée sur la construction de la route Kananga Muenya sera retenue mais laissée pour compte après l'éviction de KAPUKU de la tête de l'ex-province du Kasai occidental.

Cependant, les histoires es vont bouger et le développement de la province sera à l'ordre du jour avec le nouvel exécutif provincial conduit par Alex KANDE MUPOMPA. Les hommes politiques s'acharnèrent et finissent par jurer que par la liaison directe de la région centrale au travers le Kasai Central à l'océan Atlantique en passant par l'Angola grâce à une voie routière.

Cette route aurait, dans sa première conception, traversait l'actuelle province-sœur du Kasai et le Kasai central aurait été pris par la gorge n'eut été la perspicacité de certains fils de Ce terroir.

Le choix porté sur cette route par les autorités aurait épousé, à notre avis l'idée contenue dans le rapport de Michel PRUD'HOMME<sup>1</sup>(2007 :

**\*Auteur correspondant: Godefroy MUTENABABU Nkongolo,**  
Assistant à l'Université Pédagogique de Kananga, Democratic Republic of the Congo.

<sup>1</sup>Didier Mix Remy, P : infrastructures de transport, mobilité et croissance, SBN, Paris, 2007, p.182

182) qui stipule que le choix en matière de d'infrastructures de transports doit être rationalisé. Ces auteurs proposent ce qui suit en rapport avec le choix:

- Redonner sa valeur aux critères de rentabilité socio-économique en faisant du bénéfice ;
- Introduire des seuils au-delà desquels le lancement d'un investissement se justifierait.

Les propositions précédemment évoquées demeurent valables pour la route Kananga-KalambaMbuji. Connaissant la faiblesse de l'économie congolaise en général et celle du Kasai Central en particulier, et surtout le manque des capitaux, la province devrait penser à un investisseur de bonne foi et à une entreprise crédible pouvant l'aider à concrétiser ce projet.

Dans cette perspective, la société chinoise CHINA RAILWAYS SEVENTH GROUP CORPORATION LIMITED (CREC-7) installée au Congo Démocratique depuis 2007 dans le cadre des cinq chantiers de la République, va répondre favorablement à l'appel lancé par la province.

Les deux parties parviennent à la conclusion d'un partenariat stratégique, technique et financier. Ce protocole d'accord prévoyait ce qui suit:

- La construction d'un pont sur la rivière Kasai à KalambaMbuji et d'autres à envisager,
- La construction des infrastructures de ant abriter les services de l'Etat au poste frontalier de KalambaMbuji,
- La construction d'une route reliant le territoire de Luiza à Kananga.

Il sied de noter qu'au sujet du financement, monsieur NGOY Flory, conseiller en matière des infrastructures au cabinet du gouverneur, souligne que le coût global des travaux s'élève à 25 000 000 de dollars américains. Cette somme est un préfinancement que CREC-7 va honorer et l'affectation de cet argent selon les phases des travaux est détaillée par le tableau ci-après tiré du contrat :

**Tableau n°1: devis des travaux de la route Kananga-Kalamba Mbuji (version française)**

| N°PRIS | DESIGNATION                                                                                 | UNITE | QUANTITE    | PRIX INITIAL (USD) | PRIX TOTAL (USD) |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------|--------------------|------------------|
| 1      | Installation du chantier                                                                    |       |             |                    |                  |
| 11     | Installation et repli du chantier                                                           | Fr    | 1.00        | 1.000.000          | 1.000.000        |
| 12     | Etude et documentation technique                                                            | Fr    | 1.00        | 500.000            | 500.000          |
|        | <b>Sous total</b>                                                                           |       |             |                    | 1.500.000        |
| 2      | Route enterre 220km                                                                         |       |             |                    |                  |
| 21     | Décapage de terre végétale, débroussaillage et abattage                                     |       | 1.980.000   | 60                 | 3.168.000,0A     |
| 22     | Délai                                                                                       |       | 527.800,0   | 10.00              | 5.278.000,00     |
| 23     | Remblaiement tout venant                                                                    |       | 114.000,00  | 12.00              | 1.368.000,00     |
| 24     | Caniveaux en terre à deux côtés                                                             | ml    | 100.000.00  | 15,00              | 1.500.000,00     |
| 25     | Aménagement et compactage de plateforme                                                     |       | 1980.000,00 | 12,00              | 2.376.000,00     |
|        | <b>Sous-total 2</b>                                                                         |       |             |                    | 13.690.000,00    |
| 3      | Deux ponts de bateaux (largeur 6m)                                                          |       |             |                    |                  |
| 31     | Pont de bateau y compris les culées, portons, records, ponts, des installations auxiliaires | ml    | 255,0       | 30.000,00          | 7.650.000,00     |
|        | <b>Sous-total</b>                                                                           |       |             |                    | 7.650.000,00     |
| 34     | Entretien de la route en terre de longueur de 220km afin d'assurer la fluidité du trafic    | Mois  | 36,00       | 60.000,0           | 2.160.000,00     |
|        | <b>Sous-total</b>                                                                           |       |             |                    | 2.160.000,00     |
|        | <b>Total général</b>                                                                        | Km    | 220,00      | 11363636           | 25.000.000,00    |

**Source:** Gouvernement de la province du Kasai Central (contrat Cino-congolais « CREC-7 et ex Kasai Occidental), 2016, pages 25-26.

Le tableau ci haut constitue un garde-fou servant à la gestion rationnelle des fonds destinés aux travaux de cette route mais surtout à l'affectation de fonds aux différentes phases du projet.

## RESULTATS ATTEINTS

Au stade actuel, l'ouverture de la route a été faite, tous les 240 Km prévus ont été ouverts, les ponts sur les rivières Kasai, Kabelekese et Lueta ont été jetés. Le trafic a été lancé pour quelques mois avant de devoir être stoppé net avec la détérioration de cette infrastructure faute d'entretien dû à la mauvaise gestion des revenus que cette route générerait.

Le trafic et ses effets d'entraînement seront approfondis dans les pages suivantes.

## LA VILLE DE KANANGA

La ville de Kananga est une création coloniale<sup>2</sup>. Ses origines remontent à la découverte de la rivière Kasai par les explorateurs allemands POGGE et WISMANN. Le même auteur souligne que ces explorateurs ont perçu Luluabourg comme un centre de la zone luluwa, alors en voie d'expansion économique. Ce centre était important grâce au commerce qui s'effectuait avec la zone portugaise. TSHIJUKE KABONGO cité par NYOKA Mupangila, souligne que le rail le contrôle a été un actif créateur de villes, les gares étaient des lieux privilégiés pour le commerce et des centres stables capables d'attirer une population nombreuse. Cela démontre clairement l'importance des réseaux de transport et de communication dans le développement de la région<sup>3</sup>.

Pour ce qui est de sa dynamique, NYOKA Mupangila insiste sur les fondamentaux de cette ville au départ une gare ferroviaire, Kananga a vu croître son emprise tant socio-économique que territoriale durant la période coloniale. Cela se traduit par l'élargissement du bassin d'immigration synonyme de la de cette ville. La ville exprime sa puissance au travers les différentes fonctions qu'elle exerce dans sa région. Dans cette optique, Jacqueline Beaujeu Garnier précise que les fonctions du groupe qui contribuent donc non seulement à l'enrichissement de la collectivité urbaine où elles s'exercent, mais elles peuvent avoir également une action périphérique et s'intégrer à l'ensemble de la riches du développement national. Elles peuvent s'accompagner de flux de marchandises ou de personnes, mais leur manifestation essentielle est de créer de la plus-value et d'accumuler une certaine masse monétaire<sup>4</sup>.

Pour ce faire accompagner de flux, la priorité devra être mise sur les infrastructures de transport. Le cas sous examen va épingler la route Kananga-KalambaMbuji qui a un rôle à jouer vu que le rail sur lequel tout espoir a été bâti ne parvient plus aujourd'hui à répondre aux attentes de la population. Les autres voies d'accessibilité se retrouvant dans un état de délabrement avancé placent la ville dans un enclavement relatif qui ne la permet pas de se développer au même rythme que les autres villes congolaises ayant des débouchés comme Kinshasa, Lubumbashi, Goma et Bukavu, ...

## EFFETS D'ENTRAÎNEMENT DE LA ROUTE KANANGA-KALAMBA MBUJI SUR LA VILLE DE KANANGA ET SA REGION.

BEGUIN & THISSE (1979) cités par BAVOUX, J. insistent sur le fait que les transports en tant que des supports activités humaines, doivent satisfaire au mieux la demande. C'est dans cette logique que la route sous examen a été conçue afin de désenclaver en général la province du Kasai Central et en particulier sa capitale. Or, dans une acception large, l'enclavement est la conséquence) e mauvaise accessibilité d'un lieu<sup>5</sup>.

Hurid&Perreur (1994) évoqués par BAVOUX et alliés (2009) cités par MUTENABABU Nkongolo pensent que l'accessibilité doit être évoquée au sens de « fonction économique attractive »<sup>6</sup>. Ceci revient à introduire les opportunités de déplacement dans les calculs

d'accessibilité précédemment citée doit jouer nécessairement, dans le hupping, cette fonction acquise devra se réaliser sur le plan social, économique et dans l'aménagement du territoire, ce que nous tenterons de démontrer dans les lignes qui suivent.

## IMPACT SOCIAL

Le fond monétaire international a, dans son rapport de 2014, apprécie le climat d'affaires en R.D.C grâce à l'amélioration de la croissance économique qui a atteint 90/0, une croissance supérieure à la moyenne africaine. Selon MUTENABABU Nkongolo<sup>7</sup> (Op cit : 51), le même organisme à travers le PNUD, souligné l'amélioration de l'IDH congolais à partir des certains indicateurs comme le PIB/hab./an qui avait atteint 680\$ 2014 et l'espérance de vie à la naissance qui tournait cette fois-là autour de 59 ans. Mais hélas ! Au lieu que cette amélioration soit générale au pays, l'ex-province du Kasai Occidental ne fait que dégringoler: la pauvreté s'accroît. L'augmentation de la pauvreté au Kasai central en particulier et dans l'ex-province du Kasai occidental démontre que la province n'est pas attrayante économiquement du fait qu'elle n'offre pas l'accessibilité aux emplois, aux commerces, aux services à la population. Cette situation ne vient pas de soi, elle a bien sûr une cause qui est principalement l'enclavement. L'existence d'une voie ferrée allant de Sakania pour Ilebo en passant par Kananga qui devait assurer la fluidité des transports, malheureusement sa vétusté et surtout la mégestion n'ont pas permis l'émergence du Kasai.

C'est l'une des raisons de la fuite des opérations économiques et des cerveaux de cette province vers les provinces désenclavées. A cette fuite, il faut ajouter aussi la sur-taxation comme l'une des causes de cet état des choses. Ladite voie a facilité dans le temps le déplacement important des Kasaiens vers l'ex-Katanga qui attire grâce aux mines, aux industries et aux conditions socio-économiques.

La route ouverte déjà a apporté un nouveau souffle de vie à la population dans la mesure où les produits qui nécessitaient les déplacements des opérateurs économiques vers d'au s centres urbains de la RDC empruntent cette route et inonde les marchés de la ville de Kananga, et ses environs, mais aussi ceux l'itinéraire suivi par la route Kananga-KalambaMbuji.

## LES MIGRATIONS

MERENNE souligne qu'en facilitant les déplacements des personnes, des biens et des services, les transports ont fortement influencé les mouvements des groupes sociaux et la localisation des activités humaines de la même façon qu'ils ont amené les hommes à structurer l'espace<sup>8</sup>. La route Kananga-KalambaMbuji a démontré son rôle dans le déplacement des Kasaiens dans les localités riveraines par rapport coût de transport qui devenait abordable.

Les mouvements migratoires ont été observés et ressentis par la ville de Kananga, le dernier en date est celui de plus de 10.000 congolais retournés d'Angola qui y avaient trouvés refuge lors des événements de triste mémoire, ceux de KAMUENA NSAPU.

Par le passé, NYOKA MUPANGILA souligne que Kananga était immigrante et son bassin d'immigration couvrait, quoique dans les proportions inégales, tout le Kasai, certaines provinces de la RDC ainsi que quelques pays d'Afrique dont le Burundi et Rwanda<sup>9</sup>. Ces

<sup>2</sup>NYOKA MUPANGILA, F., la dynamique urbaine en RDCongo. Esquisse de diagnostic de l'espace kasaien, éd. De l'ISP/Kananga, 2017, p.8

<sup>3</sup>NYOKA MUPANGILA, fonctions urbaines prédominantes de la ville de Kananga, éd. ISP/Kananga, 1984, p.25.

<sup>4</sup>JACQUELINE BEAUJEU GARNIER, Géographie urbaine, Armand Colin, Paris, 1980, p.43.

<sup>5</sup>BAVOUX J J. & Cie, Géographie des transports, Armand colin, Paris, 2005, p : 41

<sup>6</sup>MUTENABABU NKONGOLO, G. Transports et mutations socio-économiques au Kasai Central, cas de la route Kananga-KalambaMbuji, ISP/Kga, 2016, p 51

<sup>7</sup>MUTENABABU, N., op cit, p 51

<sup>8</sup>MERENNE, E., Géographie des transports, PUF, Paris, 2005, p : 215

<sup>9</sup>NYOKA MUPANGILA, op cit p : 101

migrations étaient soutenues par les facteurs ci-dessous selon le même auteur:

- La stabilité de la ville,
- L'instruction scolaire,
- La promotion professionnelle et le logement,

Ces facteurs ont fait de Kananga un pôle d'immigration dont les sources de peuplement situées aussi bien au Kasai, sur toute l'étendue de la RDC que dans certains pays d'Afrique comme nous l'avons évoqué précédemment. Le même auteur a été enregistré dans le sens inverse, pour croire, il suffit de rester au parking Ilunga TSHIMBANKU délocalisé vers le marché Tshinseleka pour voir des émigrants qui prennent la direction de l'Angola, de Kinshasa, à la recherche du bien-être sachant que les conditions de vie en Angola voisin sont un peu meilleures par rapport à notre pays, les congolais en général et les kanangais en particulier profitent de la route Kananga-KalambaMbuji ouverte officiellement autrefois pour aller vivre ailleurs dépeuplant les sites de départ.

Même si BAVOUX J., J., et al précisent que la connectivité maximale n'est jamais atteinte par les réseaux le transport, la route Kananga-KalambaMbuji devient pour la ville de Kananga une voie d'accessibilité sûre. Les hommes accèdent régions traversées par la route.

MERENNE affirme que l'un des objectifs à remplir par le transport est celui de fournir une bonne desserte<sup>10</sup>. La desserte en question a facilité la réduction des prix des marchandises, comme nous l'avons constaté avec certains produits venant que nous approfondirons dans les points à venir. La route a permis le déplacement pour divers types de migrations touristiques courte, moyenne distances, mais aussi lointaines et des longues durées.

Dans ce cadre, nous avons vu la délégation de l'exécutif provincial emprunter cette route pour l'Angola, en juillet 2019, pour échanger avec les autorités de la province voisine (Lunda North) dans la république d'Angola

## L'EMPLOI

MERENNE précise que le marché des transports constitue un secteur d'activités particulièrement important et diversifié. En effet, il implique l'ensemble de la population mondiale et ses activités à des titres divers, car il englobe aussi bien l'ensemble du personnel des entreprises de transport que l'emploi lié directement ou indirectement à l'activité du transport dans les entreprises non spécialisées dans ce secteur, mais dont le transport constitue un créneau au sein de leurs activités. Cette route est devenue avant son impraticabilité, une source d'emploi pour les kanangais dans divers secteurs comme les postes de péage, la circulation et la sécurité. Tous ces services ont eu à recourir à une main d'œuvre locale ou importée dans le souci de diminuer le chômage. Les postes de péage ont générés l'argent à raison de 150\$ par voiture et 300\$ par camion bien que la gestion de cet s'est avérée opaque aux mains de chinois et a créée même les conflits avec l'exécutif provincial, ce qui a conduit à l'expulsion des agents de CREC 7 commis au péage.

Dans la circulation, on a vu quelques bus de la société Transkac qui étaient achetés pour le transport urbain être affectés aux navettes reliant les localités riveraines à la ville tout en permettant les échanges, et cela grâce aux bénéfices que société réalisée par ce tronçon. Cette route a donné de l'emploi aux transporteurs à moto

que grâce à sa praticabilité prouvée autrefois a permis à ces chauffeurs pour la plupart les habitants de Kananga et son interland de faire des courses entre le poste frontalier de KalambaMbuji et la ville tout en générant des revenus pour leurs dépendants. Ceci a prouvé encore une fois de plus comment le transport et son organisation est créateur des certains rouages de la vie économique du monde comme l'a évoqué DERRUAU, M.

Le secteur informel a été stimulé, cas du secteur agricole où l'évacuation des produits a encouragé les riverains à cultiver davantage et la production exportée vers l'Angola; vendue au prix rémunérateur a constitué un motif pour que les puissent travailler dans l'agriculture.

## L'HABITAT

La trace de la voie ne se limite pas à l'implantation de son assiette. La voie fait naître des maisons, elle modifie des agglomérations précises, DERRUAU M.

Capot Rey cité par DERRUAU, renchérit : les habitations, « comme des gardes du corps B, « font la haie » sur le passage de la route. Pour arriver à la modification de ces agglomérations, il faut songer à l'aménagement comme l'a fort bien écrit Brunet Roger (1997) repris par A. Ciattoni et Y. VEYRET (2007) cités par BUSHABU A., « aménager le territoire vise d'abord à en améliorer la performance » dans le but de satisfaire les besoins des hommes qui l'occupent. MERENNE E. affirme qu'à l'époque moderne on assiste à un nouveau phénomène à cause du développement de la circulation automobile.

Dans le souci de modifier l'habit de l'homme pour qu'il vivedécemment, il faut aussi intégrer le processus de la planification. Pour ce faire, KABATUSUILA, P., souligne que la décision de réaliser un projet de développement doit tenir compte des données et des conclusions émanant des études portant sur l'évaluation des impacts (effets secondaires) que le projet est susceptibles d'entraîner<sup>11</sup>. Les impacts en questions ont des dimensions écologiques, techniques, économiques, administratives et culturelles. Cette parenthèse est ouverte comme un cri d'alarme pour que l'urbanisation provoquée par cette route puisse se faire dans les normes urbanistiques pour éviter les dégâts que l'on enregistre aujourd'hui sur la ville à cause des constructions anarchiques.

Les mesures rationnelles doivent entrer en danse pour que les abords de la route et la ville puissent être protégés. En définitive, nous avons constaté que la route Kananga-KalambaMbuji boostait déjà le développement urbanistique du Kasai Central en général et celui de la ville de Kananga en particulier non seulement comme corridor mais surtout pour que les matériaux de construction deviennent abordables comme nous l'avons souligné.

LOMBART & NINOT affirme que le développement des réseaux de transport routiers surpassent le rail dès les années 1960 en Afrique de l'Ouest, a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive, mais quelque peu anarchique, d'entités supranationales est déserté au profit de la périphérie vers où émigre la population motorisée<sup>12</sup>.

<sup>11</sup>KABATUSUILA, P., frontières internationales de la RDC, impacts écologiques, économiques et stratégiques en Afrique Centrale, Paris, 2013, p : 284

<sup>12</sup>LOMBART, J., et OLIVIER NINOT, connecter et intégrer les territoires et les mutations de transports en AFRIQUE, PUF, Paris, 1998, p: 94

<sup>10</sup>MERENNE, E., op cit, p : 187

L'itinéraire suivi par la route a connu une occupation sur ses abords, les constructions sortent des terres dans la perspective de faire les affaires, car les activités connexes comme l'hébergement, la restauration, le ravitaillement des automobiles en carburant, le tourisme et autres sont génératrices des recettes.

Nous avons été témoins du développement du poste frontalier de Kasumbalesa dans le Haut Katanga, jadis un simple village, qui est devenu aujourd'hui une grande cité suite à la construction et à l'occupation de la route qui a favorisé l'érection de ce poste qui à son tour a attiré la population.

Pour ce qui est de la route Kananga-KalambaMbuji, la population était sur le qui-vive, les constructions en gestation n'attendaient que la praticabilité de la route. Son ouverture a permis l'accélération de certains chantiers avec les matériaux de construction venus de l'Angola via cette route qui se négociaient de 2017 à 2019 à des prix abordables. Il en est de même pour la ville de Kananga qui a connue cet assouplissement de prix et cela a été bénéfique pour sa population qui a saisi cette opportunité chacun et selon ses moyens et surtout ses besoins pour relancer les travaux d'aménagement de l'habitat. La région non traversée par l'itinéraire a pu s'approvisionner à partir de la ville devenue point de transit et de diffusion des produits venus par cette voie. Ceci a permis tant soit peu à modifier certaines habitations du type rural en type urbain.

Portier (1995) dit que la construction routière est avec l'urbanisation, la cause de la transformation des espaces ouest africains. Cette perception rencontre fort le souci qui a animé les réalisateurs de cette route de voir la ville de Kananga émerger dans divers domaines et particulièrement dans l'habitat. Pour preuve, concernant la région de Kananga, l'exclusivité du protocole d'accord en son article 3, prévoit la construction des bâtiments à la frontière qui présage une urbanisation du poste de Kalamba-Mbuji.

## **EFFET SUR LE PLAN ECONOMIQUE**

NSHIYA Kayembe précise que l'économie de la RDC est extravertie et dépendante, dualiste et du type agricole<sup>13</sup>. Ces caractéristiques prouvent bien la faiblesse de l'économie du Pays, le Kasai Central, une composante de cette nation est d'office victime de ce problème précité que l'on rencontre presque dans tous les secteurs de la vie nationale.

KABENGELE DIBUE (2008 : 52) souligne que la RDC est l'un des Etats les plus potentiellement riches d'Afrique, mais avec son potentiel a été gaspillé et reste en grande partie inexploité<sup>14</sup>. Il affirme que l'essentiel de la population active est employé dans l'agriculture. Une voie de sortie s'ouvre pour la ville de Kananga et surtout son économie jadis étouffée par son enclavement relatif, sa liaison à la mer par la route Kananga-KalambaMbuji suscite des mutations dans presque tous les secteurs économiques que nous évoquons l'un après l'autre dans les lignes qui suivent.

Kananga étant ville, l'agriculture au sens propre ne représente pas grand-chose auein de la population active, elle concerne beaucoup plus son interland Où dominant les groupements incorporés dont la majeure partie de la population est paysanne et aussi sa région. Les statistiques de la production des principales cultures comparées aux

potentialités en terres arables démontrent clairement la faiblesse dudit secteur dans la région.

Cette faiblesse a pour cause : le manque des voies d'évacuation, le mauvais état des routes, et aussi la vente des produits agricoles à des prix non rémunérateurs. Nous avons donné l'itinéraire de la route qui passe par les territoires de Luiza et Kazumba qui sont censés être agricoles avant d'atteindre la ville de Kananga qui l'ouvre sur les autres territoires comme point de transit.

En inventariant les produits que ces entités fournissent, il y a lieu de soulever une différence entre les produits viennent de l'Angola, et donc Kananga et sa région va devenir une place centrale pour approvisionner ce grand voisin et ses provinces en produits congolais issus du monde agricole. Les bénéfices réalisés par les paysans par une bonne évacuation vont être un stimulus pour encourager davantage les paysans à redéployer les efforts afin de rentabiliser leurs activités. Les grands champs seront défrichés et cela résoudra le problème de déficit alimentaire dont la population kanangaise souffre, ceci maintiendra aussi l'équilibre financier dans le sens que la province va exporter les produits agricoles et importer de l'Angola ceux qui manquent au pays.

L'abondance des produits sur les marchés kanangais va ressusciter l'industrie alimentaire diverse qui a autrefois existée sur la ville mais qui tomba en faillite pour plusieurs causes. A ce propos, nous tenons à préciser que l'industrie alimentaire ne doit pas sa survie seulement à la route Kananga-KalambaMbuji, mais surtout à l'activation du secteur énergétique qui par son absence paralyse d'autres secteurs. Cette route a fait sentir la présence des produits agro-alimentaires angolais (bière, sucre, café en sachet) sur le marché kanangais, leur abondance a permis un marché concurrentiel avec d'autres produits importés ailleurs, comme conséquence la population a eu à payer les produits précités à des faibles prix comparativement à ceux qui ont été fixés avant cet avènement.

Ceci leur a permis d'épargner le surplus d'argent qui était affecté à ces produits en investissant ailleurs ou en a entant la consommation journalière qui demeure encore déficitaire. Les investisseurs étrangers ou locaux qui habitent Kananga ou qui l'utilisent comme point de transit devant emprunter cette route tout en faisant la promotion de l'agriculture qui ne trompe pas.

## **CONCLUSION**

Comme nous venons de le démontrer, la route Kananga-KalambaMbuji est une voie qui suscite l'espoir du développement de la ville de Kananga. Elle a eu à démontrer pour le peu de temps qu'elle a eu à fonctionner, les marchés ont été inondés des produits frais, sucre, carburant, de la bière, ... Tous ces produits se vendaient à des prix abordables par tous, cela a permis l'amélioration tant soit peu des conditions de vie de la population kanangaise et de ses environs dans le domaine de l'alimentation, du transport, de la construction, ...

Nul n'eut été la détérioration des certaines infrastructures comme les ponts, et l'état de délabrement sous lequel se trouve cette route aujourd'hui, la population aurait goûtée totalement aux délices et son développement serait déclenché.

L'espoir fait vivre dit-on, cette route fait partie des projets retenus par le régime actuel pour désenclaver la région centrale de la RDC, et nous osons croire que l'achèvement total des travaux qui se matérialisera par son asphaltage et la construction du poste de péage prévu au point PK10 et celle des bâtiments administratifs prévus à la frontière de KalambaMbuji seront une preuve d'un souci de

<sup>13</sup>NSHIYA, K, la RDC, l'Afrique dans le monde contemporain, éd. Loyola, Kinshasa, 2007, p. 10

<sup>14</sup>KABENGELE DIBUE, Manuel de Géographie économique de la RDC, éd. SIRLIS, Kin, 2006, p : 360

développer cette partie de République qui, jusqu'aujourd'hui peine à décoller par rapport aux autres régions géographiques du pays.

## BIBLIOGRAPHIE

1. BAVOUX J. J. & Cie, Géographie es transports, Armand colin, Paris, 2005
2. JACQUELINE BEAUJEU GARNIER, Géographie urbaine, Armand Colin, Paris, 1980
3. KABENGELE DIBUE, Manuel de Géographie économique de la RDC, éd. SIRUS, Kin, 2006
4. KABENGELE DIBÛÈ, Manuel de Géographie économique de la RDC, éd. SIRUS, Kin, 2006
5. LOMBART, J., et OLIVIER NINOT, connecter et intégrer les territoires et les mutations de transports en Afrique, PUF, Paris, 1998.
6. LOMBART, J., et OLIVIER OT, connecter et intégrer les territoires et les mutations de transports en Afrique, PUF, Paris.
7. MERENNE, E., Géographie des transports, PUF, Paris, 2005
8. MUTENABABÛNKONGOLO, G., Transports et mutations socio-économiques Central, cas de la route Kananga-KalambaMbuji, ISP/Kga, 2016.
9. NSHIYA, K., la RDC, l'Afrique dans le monde contemporain, éd. Loyola, Kinshasa, 2007
10. NSHIYA, K., la RDC, l'Afrique dans le monde contemporain, éd. Loyola, Kinshasa, 2007
11. NYOKA MUPANGILA, F., la dynamique urbaine en RD. Congo. Esquisse de diagnostic de l'espace kasaïen, éd. De l'ISP/Kananga, 2017.
12. NYOKA MUPANGILA, fonctions urbaines prédominantes de la ville de Kananga, éd. ISP/ Kananga, 1984.

\*\*\*\*\*