

EVALUATION D'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET ROUTIER N°1 LOVUA-TSHIKAPA-KAMUESHA.

NGWAMASHI MAKOLO Didier, Assistant 2. ISP/TSHIKAPA,

IBONGO BUBARA Lebon, Chef de Travaux. ISC/TPA,

TSHIHUENU TSHIJICA Rubain, Assistant 1. ISP/TSHIKAPA.

Résumé

La transversalité économique, la circulation des biens et services dans un pays donné comme le nôtre sont parmi les conditions nécessaires, sinon **sine qua non** à sa croissance économique qui se matérialise par l'augmentation de la production pérenne et par conséquent, le passage économique du sous-développement à la croissance économique.

C'est dans cette optique économique que la République Démocratique du Congo à travers ses conventions ou accords avec la Banque Africaine de Développement (BAD) a obtenu une nouvelle voie routière butinée dont la partie de la nouvelle province du Kasai démembrée, éventuellement Lova-Tshikapa-Kamuesha en font l'objet d'une évaluation.

Abstract

Economic transversality and the circulation of goods and services within a given country, such as ours, are among the necessary, if not **sine qua non**, conditions for economic growth. This growth is reflected in the increase of sustainable production and, consequently, in the economic transition from underdevelopment to sustained economic development.

It is within this economic perspective that the Democratic Republic of Congo, through its conventions and agreements with the African Development Bank (AfDB), has obtained a new paved road route, part of which crosses the newly created province of Kasai, particularly the **Lova-Tshikapa-Kamuesha** section, which is the subject of an evaluation.

01. INTRODUCTION

La prospérité de la République Démocratique du Congo, la rentabilité de vie socio-économique, rentabilité, l'amélioration des ratios-économiques, les circulations pérennes et/ou contenues des biens et sévices sont impassables à la construction des voies de communications routières (KALUNGA MAWAZO GA NGOMBE, 2007, P17).

La circulation ou déplacement à temps voulu ou rapide des hommes, des biens et services économiques d'un endroit à l'autre à l'intérieur du même Etat et à l'extérieur motive, active et/ou pousse les citoyens cultivateurs et opérateurs économiques à produire en grande quantité et assurer l'automatisation et l'amélioration de leur pouvoir d'achat ou de leur capacité de s'acquérir des biens et services économiques.

C'est ainsi que tout gouvernement responsable doit à travers son Ministère des Transports et Voies de Communication avoir une attention particulière et soutenue dans la construction des routes sur toute l'étendue du pays; dans la mesure où l'économie et/ou la croissance qui est une augmentation de la production continue et le développement qui est une organisation des produits, revenus et les dépenses faites en fonction des besoins socio-économiques des citoyens en dépendantes (François Perroux cité par le professeur MUAMBA SINONDA dans son cours d'économie développement/Unilu/2008).

De sa part, le professeur MUAMBA SINONDA, pense que le développement durable d'un pays se repose sur l'efficacité économique, l'équité sociale et la préservation ou la sauvegarde de l'environnement (MUAMBA SINONDA, 2007-2008).

Nous nous réservons le pouvoir scientifique d'évaluer et démontrer les conséquences tant positives que néfastes de la construction de la Route Nationale N°01 dans la province du Kasai et précisément l'espace Lovua avec quelques villages (Mbango 1 et Mbango2, Kavudi, Katanga, ...), Tshikapa dans quelques quartiers (Hôpital, Abattoir, Saint Martyr, Centre, Kanangayi, Saint Vincent de Paul, ...) et Kamuesha dans quelques villages (.....).

02. METHODOLOGIE

La vérification d'une réalité scientifique est indispensable, incontournable et inconditionnelle. C'est pour cette crainte que nous avons pensé à une voie méthodologique qui permettra aux successeurs chercheurs de vérifier la traçabilité, la qualité des données présentées à l'issue de cette étude. Car le tam-tam resterait le même, mais chaque batteur présenterait ses particularités. Par plusieurs définitions, le mot méthode est utilisé dans le sens de procédure particulière appliquée à l'un ou l'autre des stades de la recherche (Pierrette RONGERE, 1971, P18).

Il peut être également entendu, comme un ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit, les démontre et les vérifie (PONTO ET GRAWITZ, 1971, P, 289).

Ainsi, la méthode comparative nous a servi à mesurer les conditions de vie socio-économique des citoyens environnants bien-avant et qu'après la construction ou le butinage de la route Nationale N°1 et afin, nous avons expliqué l'élément essentiel qui serait à la base de la différence observée.

L'utilisation de la méthode susmentionnée a été accompagnée d'un certain nombre de techniques telles que : l'observation participante, analyse documentaire, l'interview libre, ... car, il est difficile d'imaginer une étude sérieuse de comportement où l'observation ne jouerait aucun rôle. Les formes routinières et impersonnelles d'enquête doivent se fonder sur une phase antérieure d'observation ; sinon, l'enquêteur n'aurait aucune idée réelle de ce qu'il étudie, et l'introduction de mesures élaborées aux stades ultérieurs du projet ne permettrait probablement pas de surmonter la confusion, l'incompréhension et l'étroitesse du vue dont on aurait fait preuve au départ de l'enquête (T. CAPLOW, 1970, P,149).

L'observation de terrain dans la récolte des données organisée par l'Institut National de la Statistique I.N.S en sigle qu'avant et après la construction de la Route nous a permis en tant qu'enquêteur de rester pendant plusieurs jours dans les différents villages (KAYALA, BONDO, MULUMBEMBASHI, MAYI-MUNENE, TSHIBOLO KAMONJI, KABEYA LUMBU, MBANGO I, MBANGO II,) en vue de passer en revue la situation économique.

a) L'observation participante:

L'observation participante est cette forme d'observation où l'observateur participe, c'est -à -dire est intégré au groupe qu'il vient observer au point de se faire oublier en tant qu'observateur. Ce qui lui permet d'observer l'intérieur et récolter les informations précises, concises ou objectives à son étude ou enquête (Adrien MULUMBATI NGASHA, 2006, P, 21).

L'expérience de terrain dans la récolte des données organisée par l'Institut National de la statistique (I.N.S en sigle) qu'avant et après la construction de la route nous a permis en tant qu'enquêteur de rester pendant plusieurs jours dans les différents villages (KAYALA, BONDO, MULUNDEMBASHI, MAYI-MUNENE, TSHIBOLA KAMONJI, KABEYA-LUMBU, MBANGO I et MBANGO II,...) en vue de passer en revue ou chercher à analyser la situation économique.

C'est depuis 2012 que nous sommes dans la récolte des données de ce genre, les autres enquêteurs animés de bonne foi ne sont pas rester indifférents à la récolte les informations relatives à la rédaction de cet article et cela à notre place des chercheurs scientifiques (William MUNTU, Didier MUENDELE, Roger BUSHAKE, Joël MPILA, Jean KAPALA, Fortunat IWAWA, Alain IBONDJI, Pergo MPOYI, Fidel LUKHASA, Jean MIKIMBI, Flaubert NDJOKO, Pasteur TUMANI, Alain BIANGANDU, Dido MADIMBI,...)qui nous seront inoubliables et nous leur disons grandement merci.

b) L'analyse documentaire :

Plusieurs documents en termes questionnaires tels que : Questionnaire Ménage, Acquisition quotidienne, Secteur Informel, Dépenses Exceptionnelles, Agriculture, Questionnaire restaurant, ... constitués par l'Institut National de la Statistique INS en sigle, nous ont servi de lecture solennelle.

c) L'Interview libre :

Pendant la période de la récolte, des données, nous avons pris un temps nécessaire et organisé l'entretien libre avec certains chefs de village et leurs sujets qui ont livré les éléments nécessaires sur l'impact socio-économique de la construction de la Route Nationale N°1.

I. GENERALITES

I.1. DEFINITION DES TERMES CLES

Pour la clarté de cet article nous faisons ainsi le devoir de définir les termes ou mots essentiels en vue de rester dans le schéma de l'analyse

. Ainsi, la revue définitionnelle des termes ci-après nous reste indispensable donc,

- ✓ Evaluation ;
- ✓ Impact ;
- ✓ Social ;
- ✓ Economie ;
- ✓ Projet ;
- ✓ La route.

I.1.1. EVALUATION

L'évaluation est un mot qui consiste à déterminer la valeur, le prix ou encore l'importance d'une activité, d'un projet, d'une démarche, ... (Dictionnaire du Cinquantenaire, 2010, P.395).

Dans le cadre de cette étude, le terme évaluation est utilisé dans le sens d'une étude, observation, analyse, mesure, enquête, vérification de la situation antérieure et connue par tout le monde ou une partie de personnes comme échantillon.

L'analyse de ce terme soulève les questions du genre : « Quelle est l'importance de la construction de la Route Nationale N°01 dans les ménages environnants ? ». Cette problématique si complexe fera l'objet d'un débat dans la troisième partie du présent article. Car celle-ci sera trop pragmatique que théorique.

I.1.2. IMPACT

le terme impact désigne sans doute les résultats, les incidences d'un travail de l'homme. Ces résultats bien entendus peuvent être positifs, négatif de façon plus générale, tout être humain ou économique aimerait que son travail, présente toujours des résultats avantageux ou positifs.

I.1.3. SOCIAL

Ce terme implique une solitude qui ramène en partie l'homme au bonheur naturel, en éloignant de lui le malheur. L'Etat a parmi ses missions, la sociabilisations de ses citoyens c'est-à-dire, il doit transformer, améliorer leur mode de vie, les rendre en bons citoyens. Bref, c'est la

transformation en qualité des conditions de vie de la population à travers la construction des Routes sur l'étendue du territoire National permettant les déplacements des individus, la circulation rapide et à temps voulu des biens et services, la création des emplois rémunérateurs, l'accès à l'eau potable, aux soins intensifs ou médicaux, à l'éducation nationale, ...

I.1.4. ECONOMIE

Nous définissons le terme « économie » avec le Dictionnaire du cinquantenaire comme étant l'art de réduire les dépenses dans la gestion des biens et services (Dictionnaire du Cinquantenaire, 2010, P.348).

Le professeur MBUYI dans son cours intitulé « Economie politique », pense que l'économie est un ensemble des activités d'une collectivité humaine relatives à la production, à la distribution et à la consommation des richesses (MBUYI 2007/2008).

De notre part, nous appréhendons le terme économie comme étant la manière de renoncer une dépense dans le présent pour l'usage futur. C'est la production des biens et services en quantité et en qualité dans un Etat dont les citoyens ont besoin.

I.1.5. PROJET

Pour Monsieur Jean LISSARQUE, cité par le professeur MUAMBA SINONDA dans son cours intitulé : « Conception et administration des projets », le terme projet est défini comme un ensemble des opérations qui permettent d'atteindre un objectif clairement exprimé et présentant un certain caractère d'unicité. C'est-à-dire que le projet doit être unique en son genre.

Le terme : « projet » est d'après le professeur MUAMBA SINONDA, un ensemble d'activités mises en œuvre pour atteindre dans le délai précis et sous des contraintes de performance de qualité et coût rigoureux des objectifs clairement définis afin de répondre à un besoin spécifique de la population.

Nous pensons que le projet n'est rien d'autre qu'un ensemble d'activités conçues, organisées par un individu ou un groupe d'individus dans un temps et espace bien déterminés en vue de satisfaire un besoin économique exprimé et/ou ressenti par les habitants de ce temps et espace.

I.1.5.1 PRISE EN COMPTE DU MODE DE FINALEMENT DU PROJET.

Après avoir effectué le choix du projet, il faut lui faire correspondre au choix de financement opéré. En analysant financièrement, il est impérieux que ces deux étapes soient séparées. Dans un premier temps, il faut analyser la rentabilité économique du projet, c'est-à-dire l'analyse du projet indépendamment de son mode de financement ; on agit comme si le projet était exclusivement financé par des fonds propres. On étudie ensuite, le mode de financement le plus approprié ainsi que son incidence sur la rentabilité économique ou la vie socio-économique de la population (Albert CORHAY et MAPAPA MBANGALA, P, 136).

I.1.6. ROUTE

La route peut être appréhendée comme une voie à suivre ou de communication permettant la circulation des personnes, des biens et des services économiques d'un endroit à un autre.

I.2. DOCUMENTS D'ENQUETE UTILISES DANS L'EVALUATION D'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET ROUTIER LOVUA-TSHIKAPA-KAMUESHA

Pour rendre praticable la récolte des données relatives à l'évaluation d'impact socio-économique du projet routier Lovua-Tshikapa-Kamuesha, le Ministère du plan à travers l'Institut National de la Statistique, (INS en sigle) a conçu un ensemble des questionnaires et manuels des enquêteurs dont les plus importants sont :

- ✓ Le questionnaire ménage ;

- ✓ Le questionnaire dépenses exceptionnelles ;
- ✓ Le questionnaire acquisition quotidienne ;
- ✓ Le questionnaire secteur informel ;
- ✓ Le questionnaire agriculture.

I.2.1. LE QUESTIONNAIRE MENAGE

Le questionnaire Ménage comprend quatre (4) modules ou sections qui sont représentés de la manière suivante :

- Le Module 1 : Caractéristiques de l'habitant du ménage ;
- Le module 2 : Caractéristiques du patrimoine du ménage ;
- Le Module 3 : Caractéristiques sociodémographiques ;
- Le Module 4 : Education et accès aux technologies d'information et communication.
- Le Module 5 : Porte sur la santé des individus dans le Ménage.

a) Le Modulé Caractéristique de « l'habitant du ménage ».

Ce module nous a fourni les renseignements nécessaires sur les matériaux utilisés pour la construction de la maison et ses composantes : type de la maison, type de murs, nature du sol, nature de toiture, le statut d'occupation (propriétaire ou locataire), nombre des chambres plus salon, énergie pour la cuisine et pour la lumière (électricité), l'approvisionnement en eau, l'aisance mode d'évacuation des ordures (Manuel de l'enquêteur, 2001, P.6).

b) Le Modulé Caractéristique du « patrimoine du ménage ».

Nous avons reçu dans ce module les renseignements sur le nombre des équipements en fonctionnement et ceux qui peuvent être réparables que possède le ménage uniquement pour son utilisation et non ceux qui sont mis à la vente (les maisons, les tables, les chaises, les lits, les vélos, les armoires, les radios cassettes, les vidéos, les ordinateurs, les téléphones, les groupes électrogènes, ...).

c) Le Modulé Caractéristique sociodémographiques du ménage.

Dans ce module, nous avons recueilli les informations capitales sur le nombre des individus habitants dans le ménage y compris les visiteurs. Mais, dans le cadre et logique de l'enquête, il a été dit que tout visiteur ayant passé six (6) mois ou qui a les intentions de rester dans le ménage pendant six (6) mois, devient ou est considéré comme membre de ce ménage.

d) Le Modulé « Education et accès aux TNCS »

L'objectif essentiel était de mesurer le taux d'alphabétisation de la maison ou du ménage c'est-à-dire nous avons cherché à appréhender le nombre d'individus du ménage âgés de trois (3) ans et plus qui savent lire et écrire, leurs dernières classes suivies avec succès et ceux qui ne savent ni lire ni écrire et donner pour lesquelles ces n'ont pas étudié : Divorce des parents, décès des parents, écoles très éloignées, harcèlement sexuel, grossesse, maladie, handicap, impossibilité financière des parents,... (Manuel de l'enquêteur, 2012, P.14/ KIN).

e) Module « santé »

Le module santé est divisé en deux parties; à savoir la santé en général et la santé de la reproduction femme.

La santé générale porte et présente les problèmes sanitaires de tous les membres du ménage y compris les visiteurs, type maladie, le médicament pris, le lieu de soins, les conditions de recevabilité, qualité de soins, corps professionnel,... Lo Tandis que la santé de reproduction concerne que les femmes du ménage âgées de 12 ans jusqu'à 49 ans. Le but essentiel est de

faire sortir toutes les dépenses effectuées par le ménage à une période précise et mesurer la qualité des soins et aussi la distance effectuée pour atteindre le lieu approprié (Manuel d'enquêteur, In. Op.cit., P.18).

I.2.2. LE QUESTIONNAIRE « DEPENSES EXCEPTIONNELLES »

Ce questionnaire nous a aidé à saisir les informations fiables sur toutes les dépenses importantes ou exceptionnelles effectuées par le ménage avant la période de l'enquête. Ces dépenses peuvent être régulières ou irrégulières et s'effectuent après une longue période de six (6) mois, douze (12) mois ou 1 an, 24 mois ou deux ans.

Ces dernières concernent les domaines suivants : alimentation, à l'exception des toute les dépenses effectuées à l'occasion des fêtes ou deuil (12 mois), habillement, à l'exception des achats faites à l'occasion des fêtes (6 mois), ameublement (6 mois), santé (6 mois), transport et télécommunication (6 mois), loisir, spectacle (12 mois), éducation (12 mois), hôtel, cafés, restaurants (6 mois), autres biens et services divers (6 mois), taxes et impôts (12 mois), biens et services de construction (24 mois), les cadeaux donnés ou reçus (6 mois), stratégies de ménage, sécurité alimentaire, patrimoine matériel et financier, entreprises non agricoles, perception des conditions de vie (Enquête sur la consommation des ménages : Manuel de l'enquêteur, 2001, P.25).

I.2.3. QUESTIONNAIRE « AGRICULTURE »

Le questionnaire agriculture nous a fourni les renseignements nécessaires sur la production agricole, la production d'élevage, la production de la pêche, les produits de la cueillette, les quantités vendues et les différents intrants utilisés (Enquête sur la consommation, Manuel de l'enquêteur, Module Agriculture, 2021, P.3).

I.2.4. QUESTIONNAIRE « D'ACQUISITION QUOTIDIENNE »

Le questionnaire d'acquisition quotidienne fourni les informations utiles sur tous les achats journaliers effectués par le ménage pendant les quinze (15) jours qui couvrent la période de l'enquête.

I.2.5. QUESTIONNAIRE « SECTEUR INFORMEL »

Par définition, le secteur informel est l'ensemble des unités de productions non agricole qui ne possèdent pas de numéro d'identification nationale et/ou qui ne tiennent pas de comptabilité ayant une valeur administrative et dont certains produits, au moins, sont marchands (Enquête sur le secteur informel : Manuel de l'enquêteur, 2021, P.2).

Nous avons essayé de comprendre ici, les comportements productifs des agents ou des individus du secteur informel susceptibles d'être réincorporés dans les exercices de modélisation (comportements en matière de prix d'investissement). Notamment, nous avons mis l'accent sur l'étude de la concurrence que subit le secteur informel face aux autres secteurs.

Après nos analyses faites dans le secteur informel, nous avons remarqué que ce dernier regorge aux environs 70% des citoyens du Kasaï en s'échappent le contrôle de l'Etat ou la fiscalité. C'est-à-dire que les agents du secteur informel ne payent pas les impôts et taxes.

Dans ce cas, le pouvoir public devrait s'investir dans l'identification des agents du secteur informel et étudier les modalités de les formaliser afin que ces derniers puissent contribuer à travers leurs activités économiques dans la caisse de l'Etat.

L'ensemble de ces questionnaires susmentionnés ont été utilisés ou posés dans les différents villages, villes de Tshikapa échantillonnés avant la construction de la Route Nationale N°01 et après, en vue de faire une étude comparative des conditions de vie socio-économiques des citoyens ou/et habitats de l'espace concerné.

II. IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA ROUTE NATIONALE NUMERO I

Rien ne sert à souligner que la construction ou le butinage de la Route National Numéro I a des effets d'entraînement directs ou indirects, médiats ou immédiats, positifs que négatifs ou néfastes sur les conditions de vie socio-économiques des ménages et/ou des citoyens. Nous présenterons d'abord les effets d'entraînement positifs (avantages) et en second lieu, nous allons étaler les effets d'entraînement néfastes (inconvenients).

II.1. IMPACT POSITIF DE LA ROUTE/BUTINNEE

Personne ne pourra entreprendre une étude, un travail sans pour autant rêver les avantages à l'issue de son travail. Car elle permet de mettre en jeu ou en œuvre ses énergies, son temps, ses moyens matériels que financiers, ... les avantages du butinage du National N°1 peuvent être présentés sur tous les plans, mais nous avons opté ce qui suit :

- ✓ Impact sur le plan social ;
- ✓ Impact sur le plan économique ;
- ✓ Impact sur le plan agricole ;
- ✓ Impact sur le plan administratif.

II.1.1. IMPACT SUR LE PLAN SOCIAL

Par rapport à la situation sociale que présentait les ménages avant la construction de la Route, nous avons observé que le butinage de la Route a apporté un changement social, si pas pour tous, du moins pour quelques ménages.

La réduction des distances des voies des communications et/ou routières c'est-à-dire que la population se déplace éventuellement facile. La distance de 48 heures sur le vélo hier est et/ou consomme aujourd'hui 15 heures du temps. Bref, la population a accès facile et rapide aux centres urbains ou des consommations.

II.1.2. IMPACT SUR LE PAN ECONOMIQUE

A ce jour, la monnaie circule et observe une amélioration si pas pour tous les individus, du mois pour quelques uns par rapport à la situation antérieure du pouvoir d'achat ou la capacité financière des citoyens pour acheter les biens et services économiques.

L'entrée massive des biens économiques (les ciments, les bières, les fers à béton, les farines de froment, les carburants et autres biens économiques nécessaires) par conséquent, la consommation à vile prix des produits vivriers, la construction des maisons du type moderne dans la ville de Tshikapa voire dans certains villages environnants de la Route Nationale Numéro 1.

Éventuellement, suite aux différents rapports sur le butinage et l'évaluation de la construction de la Route N°1, la ville a bénéficié les financements de la Banque Africaine de développement pour la construction d'un marché moderne situé dans la commune de Dibumba II.

L'intensification ou diversification des unités informelles (boutiques, magasins, alimentations, table fixe ou improvisée, ...) (Chef du village de KAYALA : Interview organisée, 2016 à 10 heures précises).

II.1.3 IMPACT SUR LE PLAN AGRICOLE

Le professeur MUAMBA SINONDA dans son syllabus d'économie de développement définit le terme « agriculture » comme étant une activité économique ayant pour objectif la production des végétaux utiles pour l'homme, mais généralement son alimentation (MUAMBA SINONDA, 2007-2008)

La construction de la route a motivé les conglomérations villageoises à produire en grande quantité et assurance transition, transportant les produits facilement vers les contres des consommations ou urbain et par conséquent, on observe une certaine surabondance des produits vivriers à vile prix dans la ville de Tshikapa.

II.1.4 IMPACT SUR LE PLAN ADMINISTRATIF

La circulation facile et rapide des engins (vélos, bus, motos....) permet aux travailleurs ou administratifs d'atteindre leurs lieux d'attachement à temps voulu et répondre aux conditions professionnelles telles que établies dans les textes légaux du pays.

II.2. IMPACT NEGATIF DE LA ROUTE (BUTINEE).

Quelques soient les bonheurs ou les avantages qu'apporte la construction de la Route n°1, les moments de la pluie, des pleurs, des malheurs ne manquent jamais. Les inconvénients ou les effets d'entrainements négatifs de la construction de la route se présente de la manière suivante :

II.2.1 IMPACT SUR LE PLAN SOCIAL

Les constructeurs et/ ou ingénieurs n'avaient pas pensé casser les vitesses des véhicules en construisant les dons-dan à l'entrée de chaque villages. Ainsi, les véhicules entrent à vive vitesse dans les villages sans l'observation du code de la route et situation entraine de graves conséquences sur les vies humaines (les véhicules tamponnent les hommes, les bêtes, les coqs ...) (KABEYA LUMBU, chef du village : interview organisée, 2022 dimanche à 17heure).

II.2.2 IMPACT SUR LE PLAN ECONOMIQUE

Nous avons observé la baisse de prix des produits vivriers sur les marchés suite à une surabondance. Le vol des bien économiques dans la ville de TSHIKAPA voire les villages environnants de la route par les valeurs appelés communément ; « KULUNA » en provenance de Kinshasa et Kikwit (Monsieur LUENDU SHALULENGU interview organisée à TSHIBOLA-KAMONJI, 2022).

III. SUGGESTIONS.

En tant qu'enquêteurs de terrain, nous avons observé et analysé les avantages et les inconvénients de la construction de la Route N°1 et cela nous a permis à suggérer le pouvoir public (l'Etat Congolais) à bien vouloir :

- ✓ Installer ou créer les sous Bureaux de la police judiciaire et assurer la communication avec la population pour une sécurité sociale. Car, les bandits communément appelés "Kuluna" déstabilisent la circulation des personnes et de leurs biens ;
- ✓ Recommander aux ingénieurs constructeurs de la Route N°1 de mettre ou construire les dot-danes à l'entrée de chaque village pour casser la vitesse de certains conducteurs et éviter les accidents pérennes ;
- ✓ Mettre après une certaine distende les postes techniques de surveillance routière,
- ✓ Construire les parkings et les installations ou ses annexes relatives, ...

CONCLUSION

La présentation de ces données est le résultat d'une longue expérience acquise suite à la participation aux différentes enquêtes de ce genre, organisées par le ministère du plan et révolution de la modernité à travers l'Institut National de la Statistique, INS en sigle.

Nous avons été plusieurs fois enquêteurs et chefs d'équipe dans la récolte de données dont en 2012 avec le superviseur HENRY MAVUZA(L'enquête Nationale du type 1-2-3) 2014 avec le superviseur Cartographe ROMAIN NDINGA(la Cartographie pour la projet Routier Batshiamba-Tshikapa),à la même année avec la superviseur PERPETUE MANDUNDU(la récolte des données du projet Routier Batshiamba, Louava-Tshikapa) 2016 avec le superviseur JEAN NKAWA(La récolte des données du projet Routier Batshiamba, Tshikapa-Kamuesha),2018 avec la superviseur MARIE MAMPASU(l'Evaluation d'Impact socio-économique du projet Routier Batshiamba, Louava-Tshikapa) la même année avec les superviseurs OLIVIER et DOLY(le recensement des Entreprises en RDC/ RGE) en fin, 2022 avec comme superviseurs JEAN NKAMA et MARIE-MAMPASU(L'évolution d'Impact socio-économico-économique du projet Routier Batshiamba, Tshikapa-Kamuesha).

Par rapport à ce que dispose le décret n°10/05 du 11/02/2010 relatif au système statistique national, spécialement en ses articles 9,14 et 15, qui stipule d'une part, que les données individuelles au cours de toute investigation statistique sont confidentielles, et d'autre part, que les personnes physiques ou morales ont l'obligation des réponses, de façon véridique, aux investigations statistiques menées par le système statistique national.

Nous n'avons aucune arrière-pensée à l'intention de mettre à la portée de tout le monde, les informations à des fois reçues individuellement mais plutôt, nous avons eu juste le réel plaisir de ne pas quitter le monde des enquêtes de ce genre sans soulever une problématique et y proposer des solutions d'une part, et d'analyser les effets d'entraînement positifs que néfastes de la construction de la Route en tant que scientifiques d'autre part.

Les résultats de toutes ces enquêtes montrent que le projet Routier Batshiamba-Lovaua-Tshikapa et Tshikapa-Kamuesha a un impact socio-économico-économique positif sur la vie des ménages. La réduction totale des distances, la circulations rapides des personnes, des biens et services, la production des produits agricoles qui sont transportés vers les grands centres de consommation ou urbains, l'amélioration du pouvoir d'achat des urbains et ruraux, augmentation des capitaux tant urbain que rural et les unités de production. Quelques soient ces avantages, il ya aussi les choses qui restent à améliorer (l'insécurité, l'ivresse des conducteurs, la prostitution, le vol,...).

Le champ est très vaste, que chacun de nous vienne pour cultiver et corriger les imperfections du premier ou de ceux qui nous ont procédé.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. KALUNGA MAWAZO GA NGOMBE : pratique du Management des Entreprises, Ed,cresa, 2007;
2. Pierrette RONGERE : "Méthodes des sciences sociales", Paris Ed, Dollaz, 1971;
3. PINTO et GRAWITZ : "Méthodes des sciences sociales", Paris, Ed, Dollaz, 1971;
4. T. CAPLOW : " Enquête Sociologique", Paris Ed, A. Colin, (coll. U2), 1970;
5. Adrien MULUMBATI NGASHA : " Introduction à la Science Politique", 2ème Ed, Africa, 2006;
6. Albert CORHAY et MAPAPA MBANGALA : "Fondements de Gestion Financière ", 3ème Ed, de l'université de Liège, 2008);
7. Dictionnaire du Cinquantenaire, RDC/KIN, 2010;
8. MUAMBA SINONDA : Syllabus d'Economie de Développement », G3 SPA/UNILU, 2007-2008;
9. MBUYI : « Syllabus d'Economie Politique », G1 SPA/UNILU, 2005-2006;
10. MUAMBA SINONDA : Cours de conception et Administration des projets », L1 SPA/UNILU, 2008-2009;
11. ENQUETE EMPLOI : Manuel de l'enquêteur, 2021;
12. ENQUETE SUR LA CONSOMMATION : Manuel de l'enquêteur, 2021;
13. ENQUETE SUR LE SECTEUR INFORMEL : Manuel de l'enquêteur, 2021;
14. KAYALA : Chef du Village : Interview organisée, 2016, samedi 15/03/2016 à 10 H;
15. KABEYA LUMBU : Chef du Village : Interview organisée, 2022, Dimanche 15/03/2022 à 17 H;
16. LUBOYA SHA LULENGU à TSHIBOLA KAMONJI, Interview organisée, 2022, Mercredi 18/03/2022 à 9H;
17. Décret N°10/05 du 11/02/2010 relatif au système statistique national.

