

L'IMPRATICABILITE DES ROUTES DE DESSERTES AGRICOLES ET SES EFFETS SUR LA VIE SOCIO-ECONOMIQUE DES MENAGES DANS LES GROUPEMENTS LUBERIKE ET IHANA A WALIKALE

Par : Ass₂ ABEDI OKITO/ISDR-WALIKALE

RESUMÉ

Le présent travail s'intitule : "*Impraticabilité des routes de dessertes agricoles et ses effets sur la vie socio-économique des ménages dans le groupement Luberike et Ihana à Walikale*" il s'inscrit dans le secteur socio-économique. Le problème s'articule autour de la question de savoir si la vulnérabilité actuelle de la population rurale des groupement Luberike et ihana axe kashebere kembe à un lien avec la dégradation avancée des routes.

L'objectif de notre étude vise l'amélioration des conditions de vie socio-économiques de la population de Luberike à travers le traçage des routes de dessertes agricoles de qualité et de la réhabilitation de celles existences. L'impraticabilité des routes de dessertes agricoles est un problème très sérieux sur le développement socio-économique de ménages du groupement Luberike et Ihana. Néanmoins, il y a une corrélation parfaite entre la perception des travaux sur la route et la fréquence d'entretien des routes dans les groupements plus les travaux (SALONGO) ne se font rarement les routes ont les risques de l'impraticabilité.

Cependant, après analyse des résultats, nous avons constaté que la vie socio-économique des ménages ruraux aux deux groupements Luberike et Ihana dépendent de la praticabilité des routes ;avec 61.58% et nous avons constaté que l'impraticabilité des routes de desserte agricole dans les trois localités bana mukobya(luberike) ;bana matumo et bana mutabira (ihana) est due à l'absence d'un service permanent d'entretien des routes avec 61,5% .Ce qui nous a poussé à confirmer toutes nos hypothèses .

Mots Clés : *Impraticabilité, route dessertes, ménage.*

SUMMARY

The present work titles itself: "*Impracticability of the roads of agricultural servicings and his/her/its effects on the socioeconomic life of the households in the Luberike grouping and Ihana in Walikale*" he/it is in line with the socioeconomic sector. The problem articulates around the question to know if the present vulnerability of the farming population of the Luberikes group and ihana centers kashebere kembe to a tie with the deterioration advanced of the roads.

The objective of our survey aims the improvement of the socioeconomic conditions of life of the population of Luberike through the tracing of the roads of agricultural servicings of quality and the rehabilitation of those existences. The impracticability of the roads of agricultural servicings is a very serious problem on the socioeconomic development of households of the Luberike grouping and Ihana. Nevertheless, there is an interrelationship perfected between the perception of works on the road and the maintenance frequency of the roads in the groupings more works (SALONGO) don't make themselves rarely the roads have the risks of the impracticability.

However, after analysis of the results, we had noted that the socioeconomic life of the farming households in the two Luberikes groupings and Ihanas depends on the practicability of the roads; with 61.58% and we noted that the impracticability of the agricultural servicing roads in the three localities bana mukobya(luberike); bana matumo and bana mutabira (ihana) is has the absence of a maintenance permanent service of the roads with 61,5%. what pushed us to confirm all our hypotheses.

Key words: *Impraticabilité, road servicings, household.*

INTRODUCTION

La route joue un rôle important dans le développement socio-économique d'un pays. La route est une voie de communication qui assure le transport des marchandises et des personnes. Elle unit les localités, les habitants d'une ville ou d'un pays **OURA Raphael Kaoundra, (2015, p.15)**

Les exploitations agricoles, les ménages et les autres composantes des systèmes ruraux ont besoin d'un minimum de services d'infrastructures rurales et services de transport pour fonctionner efficacement. En l'absence des routes de desserte agricole, les agriculteurs ne peuvent convoier leurs produits vers des marchés situés à l'extérieur de leur localité et le commerce ne peut se développer **WOLFENSOHN J. (2001, p.40).**

La route comme secteur de croissance dans une économie agit efficacement dans de part et autre sur le secteur agricole, sur le secteur de l'industrie manufacturée et sur le secteur des échanges permettant l'acheminement de l'impute agricoles vers les zones productrices, vers l'industrie manufacturée considérée comme le centre de transformation de celui-ci en produit fini au semi-fini ainsi qu'en favorisant le de mariage du processus des échanges (**Houahouet A.(2002, p.20).**

Le groupement Luberike et Ihana est actuellement sous développé car, le moyen de se déplacer pour vendre leurs produits agricoles est vraiment difficile à cause de leurs routes de desserte agricole qui ne sont pas praticables et ce qui influence négativement sur la vie socio-économique des ménages.

La route en mauvais état devient un facteur limitant pour le développement ; les campagnes attendent l'amélioration des pistes rurales pour les sortir de la pauvreté. Concrètement, les routes en RDC ne constituent pas un réseau effet parce qu'elles ne sont pas interconnectées, ne permettent pas l'intégration et même la liaison de l'acte l'arrière-pays comme la zone de production et les villes comme le centre de consommation .Cet état des choses prouve l'absence ou soit la faible participation du réseau routières dans les processus de création des richesses en RDC, la province du Nord Kivu en particulier et précisément les deux groupements ;LUBERIKE et IHANA en territoire de walikale ne sont pas excluent malgré leurs étendues des terres arables mais les produits vivriers ayant comme problèmes d'enclavement . Les reliefs montagneux, le type du sol en grande partie lumineux et argileux constituent un problème significatif pour le traçage et entretien des routes. En effet, dans le courant de la présente étude, nous proposons d'évaluer l'impraticabilité des routes de dessertes agricoles et ses effets sur la vie socio-économique des ménages dans les groupements luberike et ihana en territoire de walikale.

Ainsi, les villages des deux groupements, Luberike et Ihana axe kashebere jusqu'à Kembe souffrent de l'impraticabilité des routes de desserte agricole. En saison pluvieuse, la fréquentation de ce tronçon exige beaucoup des conditions pour la population. Les impacts sociaux économiques sont considérables. Le rapport entre la vulnérabilité actuelle de la population rurale du groupement Luberike et Ihana a un lieu avec la dégradation avancée des routes et cela constitue donc l'objet de notre étude.

Notre curiosité scientifique s'est focalisée sur les questions suivantes :

- Quels sont les facteurs déterminant de l'impraticabilité des routes de déserte agricoles en groupement Luberike et Ihana ?
- Quel est l'effet de l'impraticabilité des routes de dessertes agricoles sur la vie socio-économique des habitants des groupements uberike et Ihana ?
- Que faire pour améliorer la vie socio-économique des ménages ruraux en groupement Luberike et Ihana ?

Face aux préoccupation ci haut, nous avons émis les hypothèses de la manière suivante :

- ✓ Les facteurs déterminants de l'impraticabilité des routes de desserte agricole a walikale dans les groupement ; ihana et luberike due à l'absence d'un service permanent d'entretien des routes et la population ne se soucie pas de l'entretien des routes :
- ✓ L'effet de l'impraticabilité des routes de desserte agricole serait d'empêcher les ménages ruraux à améliorer leur vie socio-économique et ne sont plus en contact avec les grands centres de consommation et vendre leurs produits agricoles a des bons prix ; les creuseurs accèdent difficilement aux marchés agricoles et les produits sont écoulés difficilement pendant les saisons pluvieuses.
- ✓ Pour améliorer les conditions de vie socio-économique des ménages ruraux aux groupements luberike et ihana l'Etat doit constituer un service d'entretien permanent des routes de desserte agricole et l'implication de la population par des travaux.

Pour y arriver, les objectifs spécifiques ci-contre ont été fixes :

- Déceler les facteurs déterminants l'impraticabilité des routes de dessertes agricoles en groupement luberike et ihana en territoire de walikale ;
- Comprendre l'impact de ces routes sur le développement socio-économique de cette population ;
- Evaluez la relation entre la perception de travaux communautaire (salongo)et l'entretien des routes de desserte agricole.
- Mettre en place un projet développement orienté vers la réhabilitation des routes de desserte agricole

Le choix de ce sujet se justifie par un besoin particulier de trouver des solutions aux problèmes liés à l'impraticabilité des routes de desserte agricole dans les groupements Luberike et Ihana en tant que chercheur préoccupé par le développement socio-économique du territoire de Walikale, nous avons songé à tout ce qui peut handicaper son développement et qui constitue le blocage pour l'évolution de nos groupements.

Nous avons choisi l'effet des routes de desserte agricole et nous sommes intéressés de son effet de l'impraticabilité des routes de desserte agricole, cas des groupements Luberike et Ihana, pourtant ce milieu joue un rôle considérable sur le développement socio-économique dans la chefferie des Wanianga.

II. METHODOLOGIE

La méthode est un ensemble d'opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à étudier les vérités qu'elle poursuit, qu'elle démontre et qu'elle vérifie (Pinto P ; et GRAWITZ, (1994, p : 36)

Dans le cadre de notre travail, nous nous sommes appuyés à la méthode inductive et statistique qui a consisté à partir d'un échantillon de 96 enquêtés et de généraliser les résultats obtenus sur toute la population de trois localités dans les deux groupements Ihana et Luberike.

II. MILIEU D'ETUDE MATERIELS ET METHODES.

• GROUPEMENT D'IHANA ET LUBERIKE

Le groupement Ihana et Luberike sont des entités administratives situées à l'Est de la collectivité/Secteur des Wanianga, territoire de Walikale, province du Nord-Kivu en République Démocratique du Congo.

III. PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS

L'objectif de notre enquête est de connaître les différents effets engendrés par l'état des routes de desserte agricoles, les différentes répercussions sur la vie socio-économique de la population afin de proposer les solutions durables pour lutter contre ce fléau.

Notre population d'étude est la population qui habite dans le Groupement Luberike et Ihana. C'est sur cette étude que portera notre recherche.

La technique d'échantillonnage nous a permis à cibler un échantillon sur lequel portera la recherche. Un échantillon est une partie ou un sous ensemble d'une population mère.

Ainsi l'échantillonnage a pour objectif de choisir une partie de la population qui reproduit le plus fidèlement possible les caractéristiques des populations. En effet comme les groupements Luberique et Ihana sont très vastes et pour atteindre les 76.287 personnes qui constituent notre population d'étude a été pour nous impossible, c'est dans cet angle, que nous avons choisi un échantillonnage aléatoire simple seulement dans les tronçons routiers kashebere et Kembe, C'est dire choisir au hasard les unités de notre échantillon parmi toutes les unités de la population mère qui doit représenter pour nous faciliter la tâche.

Analyse des données

Tableau N°1 : Sexe de l'enquêté

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
<i>Validé</i>	Masculin	51	53,1	53,1
	Féminin	45	46,9	100,0
	Total	96	100,0	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Il ressort des résultats contenus dans le tableau ci-haut que 53,1% de nos enquêtés, hommes sont du sexe masculin, dans la mesure où 46,9% sont de genre féminin. L'effectif important de nous permettre d'étudier profondément la problématique de l'effet de l'impraticabilité de routes de desserte agricole dans mes Groupements Luberike et Ihana. Considérons que ces derniers restent et demeurent beaucoup plus important dans la recherche de trouver les routes de desserte agricole. Ce qui leur permet de maîtriser sans doute la problématique y relative.

Tableau N°2 : Etat civil de l'enquêté

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
<i>Validé</i>	Célibataire	19	19,8	19,8
	Marié (e)	69	71,9	91,7
	Divorcé (e)	4	4,2	95,8
	Veuf (ve)	4	4,2	100,0
	Total	96	100,0	100,0

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Il ressort de ce tableau que 71% de nos enquêtés sont des mariés contre 19,8% de célibataires, ce score est justifié par le fait que nombreux célibataires sont des élèves et les autres ne cultive pas. Le divorcé (e) et les veufs (veuves) était moins nombreux c'est que beaucoup des ménages sont dans leurs fouille.

Tableau N°3 : Quel est votre localité ?

<i>Validé</i>	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
BANAMUKOBYA	32	33,3	33,3	33,3
BANA MUTABIRA	32	33,3	33,3	66,7
BANA MATUMO	32	33,3	33,3	100,0
Total	96	100,0	100,0	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Sur notre échantillon de 96 enquêtés, 33,3% sont de la localité Banamukobya, de même 33, 3% de nos enquêtés sont dans Bana mutabira et en fin 33, 3% sont des Bana matumo ressort dans ce tableau ci-haut les résultats de nos enquêtés sont le même.

Tableau N°4: Profession de l'enquêté

<i>Validé</i>	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Agriculteur/Éleveur	56	58,3	58,3	58,3
Enseignants	23	24,0	24,0	82,3
Commerçant	9	9,4	9,4	91,7
Autres	8	8,3	8,3	100,0
Total	96	100,0	100,0	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Le tableau ci-haut montre que dans les groupements Luberike et Ihana, la majorité de personnes enquêtées sont des agriculteurs et éleveurs. Ce qui renseigne sur la propension à se développer. Les informations contenues dans le tableau ci-haut montre que 58,3% de nos enquêtés détiennent la profession de cultivateur et éleveur, bien que 24% sont des enseignants administration 9,4% de ceux qui soient des commerçants, en effet 8,3% autre sans aucune profession.

Tableau N°5 : Cultures plus cultivées dans les localités enquêtées

<i>Validé</i>	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Maïs	1	1,0	1,0	1,0
Riz	24	25,0	25,0	26,0
Manioc	6	6,3	6,3	32,3
Banane	2	2,1	2,1	34,4
Autant de culture ensemble	63	65,6	65,6	100,0
Total	96	100,0	100,0	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

La culture du tableau ci-haut, relève 65,5% de nos enquêtés dis autant de culture ensemble de 25% qui produisent les riz soit de 6,3% de ceux qui produisent le manioc et 21% de nos enquêtés qui produisent les bananes. Il ressort de ce tableau ci-haut que les produits qui sont cultivés dans les groupements Luberike et Ihana sont ceux qui réponds autant de culture ensemble.

Tableau N°6 : Tableau croisé : par quel moyen écoutez-vous vos produits vers le marché ?

Avez-vous ces dernières années améliorées votre vie socio-économique ?

			%	Oui	%	Total	%
Par quel moyen écoutez-vous vos produits vers le marché ?		Nom					
	Tête	62	64,58	22	22,92	84	87,5
	Epaule /Dos	8	8,33				
	Vélo	2	2	0	0	8	8,33
	Motos	0	0	1	1,04	3	3,1
	Autres	72	74,91	1	1,04	1	1,04
Total				24	25	96	100

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Dans ce tableau, nous voyons que les enquêtés qui ont un grand nombre de pourcentage sont ceux qui portent leurs produits sur la tête, les dos et les épaules, avec 64,58% et tous ces pourcentages n'ont pas améliorées leurs conditions de vie socio-économique. Ici les produits agricoles sont vendus à un prix bas (moins élevé) ceux qui transportent sur vélo 8,33% aussi ceux de motos c'est 2% et donc avec ces situations la vie des cultivateurs ainsi que toute la population de Luberike et Ihana subissent beaucoup de souffrances.

Tableau N°7 : Tableau croisé : quel est l'état des routes de desserte agricoles dans votre localité ?

Existences des routes de dessertes agricoles dans votre localité ?

Existences des routes de dessertes agricoles dans votre localité ?

			%	Oui	%	Total	%
Quel est l'état des routes de dessertes agricoles dans votre localité ?		Non					
	Mauvais état	15	15,62	80	83,3	95	98,9
	Bon état	0	0	1	1	1	1
Total		15	15,62	81	84	96	100

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Ce tableau nous montre que dans les groupements Luberike et Ihana, nous constatons que les routes de desserte agricoles existent mais ne pas praticable comme 83,3% de nos enquêtés et ceux même enquêtés nous confirment les routes de desserte agricoles sont dans un mauvais état.

Tableau N°8 : Tableau croisé : si oui votre route de desserte agricole est-elle praticable ? oui ces routes arrivent-elles partout où la population cultive les produits ci-hauts ?

		Si oui, votre route de desserte agricole est-elle praticable ?		Total	
		Non	Oui	Non	Oui
Si oui ces routes arrivent-elles partout où la population cultive les produits ci-hauts ?	Non	67	27	94	
	Oui	1	1	2	
Total		68	28	96	
		69,8	28,1	70,8	29,1
				97,9	2
				100	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Dans ce tableau ci-hauts, nous voyons que les routes de desserte agricole n’arrivent pas partout où la population cultive, ces produits et ces routes-là sont impraticables comme nous a dit 69,8% de nos enquêtés, ce qui va influencer négativement l’économie (la vie socio-économique) dans les groupements Luberike et Ihana. Au contraire, si les routes étaient entretenues, il y aurait plusieurs avantages comme par exemple l’accessibilité dans tous les coins du groupement, la facilité de dérouler les produits agricoles, l’accessibilité aux produits manufacturiers, la diminution de la fatigue car le trajet sera simplifié.

Tableau N°9 : Raison pour laquelle la route de l’entité ne serait pas praticable

Validé	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Culture, coutume, tradition, mentalité	1	1,0	1,0	1,0
Absence d’un service permanent d’entretien des routes	59	61,5	61,5	62,5
Insécurité due aux groupes armés	1	1,0	1,3	63,5
Mauvaise volonté de la part du gouvernement	35	36,5	36,5	34,4
Total	96	100,0	100,0	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Nous constatons que la non praticable des routes de desserte agricole dans les groupements Luberike et Ihana est dû à l’absence d’un service permanent d’entretien des routes avec 61,5%, la population ne se soucie de l’entretien des routes de desserte agricole, il vient en 2^{ème} position la population qui pense que le traçage des routes de desserte agricole est une affaire du gouvernement avec 36,5%. Cette situation devient maintenant contradictoire car la population jette la balle à l’Etat et l’Etat la jette à la population.

Tableau N°10 : Test de Khi-Carré (perception des travaux communautaires (Salongo) sur la route par la population locale ?, fréquence d’entretien des routes de dessertes agricoles)

	Valeur	Ddl	Signification (bilatérale)	asymptotique
Khi-carré de Pearson	40,406	8	0,000	
Rapport de vraisemblance	27,217	8	0,001	
Association linéaire par linéaire	2,138	1	0,144	
N° d’observation	96			

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Il y a une corrélation parfaite entre la perception des travaux communautaires sur la route et la fréquence d’entretien des routes dans la localité, plus les travaux communautaires (Salongo) se font rarement, les routes ont les risques de l’impraticabilité, ici, l’entretien des routes de desserte agricole se fait rarement, plus les routes n’ont pas les risques de l’impraticabilité, l’entretien ne se fait plus et cela influence négativement sur les conditions de vie socio-économique.

Ces résultats de la signification asymptotique associent au Khi-carré de Pearson qui égalise 0,00 au seuil de 96%, ce qui fait que les routes de desserte agricole restent dans une condition de l’impraticabilité et empêche le développement dans les groupements Luberike et Ihana.

Ces résultats font appel aux membres des ménages, de faire souvent l’entretien de leurs routes et aux autorités politiques, de développer, d’orienter leurs actions vers la réhabilitation des routes de desserte agricole, et aux ONG d’aider la population étant donné que la route revête un intérêt général.

Tableau N°11: Tableau croisé : Combien des marchés d’écoulement avez-vous dans votre localité ? Quel est le trajet moyen qui sépare le domicile du marché (en heures)

Quel est le trajet moyen qui sépare le domicile du marché ? en heures		Moins d’une heure	%	Une à 2 heures	%	3 heures	%	Total	%
Combien de marchés d’écoulement avez-vous dans votre localité	Aucun marché	2		43		0		45	
	Un marché	3		16		4		23	
	Deux marchés	2		11		0		13	
	Trois marchés	0		4		9		2	
	Plus de trois marchés	0		1		1		2	
Total		7		75		14		96	

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Partant des résultats donnés dans ce tableau, nous constatons que dans les groupements Luberike et Ihana, il y a 1 à 2 grands et petits marchés qui se trouvent dans la localité et dans les petits villages dans le cas des localités. Ensuite ce tableau montre que suite à l’impraticabilité de routes il y a une longue distance du ménage vers le marché, les gens font 1 à 2 heures, ce sont les petits marchés qui permettent les transactions inter-localités ou inter-villages dans les groupements Luberike et Ihana. Dans ce cas les

gens qui ne peuvent pas faire une longue distance pour atteindre le grand marché préfèrent vendre leurs produits au prix bas dans les petits marchés.

Tableau N°12 : Tests du Khi-carré (combien de marchés d'écoulement avez-vous dans votre localité ? Quel est le trajet moyen qui sépare le domicile du marché (en heures

	Valeur	Ddl	Signification (bilatérale)	asymptotique
Khi-carré de Pearson	46,699	8	0,000	
Rapport de vraisemblance	43,420	8	0,001	
Association linéaire par linéaire	15,974	1	0,144	
N° d'observation	96			

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26.

Il y a une corrélation parfaite entre le trajet moyen du marché et l'existence du marché, les trois localités plus que le marché d'écoulement sont inexistantes, plus les ménages courent les risques de mettre beaucoup d'heures pour accéder au marché ? ce résultat ressort de la signification aseptique associée au Khi-carré de Pearson qui égale à 0,00 au seuil de 95%, ce qui fait que les ménages préfèrent vendre les produits agricoles à domicile pour les prix moins compétitifs, ce qui détériore leur niveau de vie (revenu) et les empêche à mettre sur pied les investissements durables pour leur servir à long terme. Ce résultat fait appel aux politiques de développement orienté vers la construction et aménagement des routes de desserte agricole d'abord et de marché ensuite.

Tableau N°13 : Tableau croisé : Appréciation de votre revenu agricole, appréciation des prix agricoles

Appréciation de prix agricoles		Insuffisant	%	Suffisant	%	Total	%
Appréciation de votre revenu agricole	Insuffisant	68	70,8	22	22,9	90	93,7
	Suffisant	3	3,12	3	3,12	6	6,4
Total		71	73,92	25	26,02	96	100

Source : Nous-mêmes sur base des données collectées sur terrain en Septembre 2022, Analyse de données sur base de SPSS 26

Les résultats de ce tableau, nous montrent que les groupements Luberike et Ihana n'ont pas amélioré leur revenu suite à un grand problème de l'impraticabilité des routes de desserte agricole qui domine leur milieu.

Ainsi, les membres de ménages dans les deux groupements Luberike et Ihana vendent leurs produits agricoles au prix bas (moins élevé) car on les impose le prix de vente suite au problème d'écoulement car leurs routes de desserte agricole sont impraticables.

En effet, en vendant leurs produits à un prix trop bas, ils achètent par conséquent les produits manufacturés à un prix trop élevé car c'est le paysan qui supporte le prix supplémentaire.

Tableau N°14 : Routes de dessertes agricoles et vie socio-économique de ménages dans le groupement Luberike et Ihana.

Logistic regression	Number of obs	96	
	LR chi2 (4)	40,73	
	Prob > chi2	0,0000	
Log like lihood	-33,618071	Pseudo R2	0,3773

Amélioration socio-économique de vie	Coefficient	Std. Err	Z	p>/z/	/95% Conf	Intervalle
Praticabilité des routes	2,557843	-8900185	2,87	0,004	8134388	4,302247
Tracé des routes	-9161204	3340522	-2,74	0,006	-1,570851	-2,6139
Trajet domicile – marché	3.093468	9543069	3,24	0,001	1,223061	4,963875
Appréciation du prix agricl	2.443257	8864273	2,76	0,006	7058912	4,180622
Cons	-4.303268	1,255603	-3,43	0,001	-6,764205	-1,84233

La vie socio-économique des ménages ruraux en groupement Luberike et Ihana dépend de la praticabilité de routes, leur construction et aménagement pour diverses localités enclavées, le trajet séparant le domicile du marché et les prix agricoles pour les produits réalisés ?

De c qui précède, il ressort que les routes impraticables empêchent les ménages ruraux à améliorer leur vie socio-économique, plus celles-ci sont impraticables, plus les ménages sont cloisonnés et moins pourraient être en contact avec les grands centres de consommation et vendre leurs produits agricoles à un bon prix. L'impraticabilité des routes fait que les citoyens accèdent difficilement aux marchés agricoles, considérant que les camions mettent des jours en cours de route, ce qui fait que les produits soient écoulés difficilement pendant les saisons pluvieuses.

Les ruraux en sont beaucoup plus perdants, étant donné que les produits agricoles, pour la plupart sont périssables en cas de manque de débouchés.

De la même réalisation, il y a lieu de réaliser que les routes mal tracées, spécialement par les communautés locales, sans ingéniosités aucune, ne permettent pas aux véhicules d'atteindre les fins fonds des milieux ruraux. Les produits sont transportés soit sur motos, vélo, épaules, dos et têtes ; ce qui ne garantit pas aux ménages la bonne transportabilité des produits et les gains de temps. Ça fatigue, ça épuise, les agriculteurs. Plus les routes ne sont pas bien tracées ou sont inexistantes, moins la vie socio-économique des ruraux s'améliore. Pour la plupart des cas, les ménages ruraux en groupement Luberike et Ihana mettant plus de deux heures pour atteindre le marché, la régression logistique susmentionnée révèle que plus le trajet séparant le domicile du marché est long, plus la vie socio-économique du ménage agriculteur se détériore considérant la difficulté du ménage à pouvoir accéder au marché et y vendre les produits agricoles, voire, y acheter les intrants pour les activités culturelles.

Partant, plus les difficultés inhérentes à l'accès au marché agricoles sont énormes, moins les prix des produits sont favorables aux ruraux et donc, moins les revenus agricoles s'améliorent. Ce qui ne permet aux exploitants agricoles mettre en place des investissements non seulement en capital humain des enfants et tous les autres membres de la famille, mais aussi et surtout, les investissements physiques pour le long terme.

Ces résultats font appel à la formulation des politiques et stratégies et développement orientés vers la réhabilitation des routes des dessertes agricoles en groupement Luberike et Ihana en vue de l'amélioration de la vie socio-économique des ménages.

IV. DISCUSSION DES RÉSULTATS

L'impraticabilité des routes de desserte agricole est un problème très sérieux sur le développement socio-économique des ménages dans le Groupement Luberike et Ihana..

En tenant compte des résultats qui sortent du tableau n°8, nous remarquons qu'un grand nombre de

pourcentage sont ceux qui portent leurs produits sur la tête, les dos et les épaules avec un grand pourcentage de 64,58% et ne permet pas d'améliorer les conditions de vie socio-économique. A cela s'ajoute le trajet parcouru pour aller au marché suite à l'impraticabilité des routes, les membres de ménages utilisent 1 à 2 heures pour atteindre le marché.

Nous constatons que l'impraticabilité des routes de desserte agricole dans les Groupements Luberike et Ihana est due à l'absence d'un service permanent d'entretien des routes avec 61,5% ; et cela influe négativement sur la vie socio-économique des ménages de ces trois localités. Outre, la population ne se soucie pas de l'entretien des routes de desserte agricole. La population pense que le traçage des routes de desserte agricole est une affaire du gouvernement. Cette situation devient maintenant contradictoire car la population jette la balle à l'État et vice-versa.

Les stratégies préconisées pour améliorer les conditions de vie peuvent être la réhabilitation par les travaux communautaires et l'entretien permanent des routes de desserte agricole est la plus souhaitable. De la même étude, il ressort des analyses que la corrélation entre le moyen d'écouler les produits vers le marché et l'amélioration des conditions de vie socio-économique. Ce qui nous conduit à considérer l'hypothèse selon laquelle il y a une relation entre l'impraticabilité des routes de desserte agricole et la vie socio-économique.

CONCLUSION

Nous voici au terme de notre recherche ayant porté sur : « Impraticabilité des routes de dessertes agricoles et ses effets sur la vie socio-économique de ménages dans les Groupements Luberike et Ihana à Walikale. L'impraticabilité des routes de dessertes agricoles est un problème très sérieux sur le développement socio-économique des ménages dans les groupements Luberike et Ihana.

Face aux préoccupations ci-haut, nous avons émis les hypothèses de la manière suivante :

- Les facteurs déterminants de l'impraticabilité des routes de desserte agricole à Walikale dans les groupements Luberike et Ihana sont dus à l'absence d'un service permanent d'entretien des routes et la population ne se soucie pas de l'entretien des routes comme 96% de nos enquêtés les confirment.
- L'impraticabilité des routes de desserte agricoles empêchent les ménages ruraux à améliorer leur vie socio-économique. Plus celles-ci sont impraticables, plus les ménages sont cloisonnés et moins pourraient être en contact avec les grands centres de consommation et vendre leurs produits agricoles à de bons prix. Les routes mal tracées, spécialement par les communautés locales, Sans ingéniosité aucune, ne permettent pas aux véhicules d'atteindre les fins fonds des lieux ruraux. .

Nous constatons que l'impraticabilité des routes de desserte agricole dans le Groupement Luberike et Ihana est due à l'absence d'un service permanent d'entretien des routes avec 61,5% ; et cela influe négativement sur la vie socio-économique des ménages dudit Groupement. Outre, la population ne se soucie pas de l'entretien des routes de desserte agricole. La population pense que le traçage des routes de desserte agricole est une affaire du gouvernement. Cette situation devient maintenant contradictoire car la population jette la balle à l'Etat et vice-versa.

BIBLIOGRAPHIE

A. OUVRAGES

1. **Abdou Y. I.(2011)** *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Tera au Niger* thèse de doctorat, Niamey
2. **Aka, E. (1993)** ; *le transport des produits vivriers en Côte d'Ivoire : enjeux et stratégies pour le développement in Eart Sciences, Côte d'Ivoire*
3. *Document de stratégies de développement rural à l'horizon 2015, Burkina Faso*
4. **Eugène MYMBAL (2005)**, *problématique du sous-développement du milieu rural*
5. **GRAWITZ M (1999)**; *méthodes des sciences sociales, 10^{ème} édition, paris, Dalloz,*

6. **Haunouot A. (2002)**, développement, aménagement régionalisation en Côte d'Ivoire in EDUCI, Abidjan, Université de Cocody
7. **KOFFI ATTA, T. Zoungrana,(2010)** Logique paysanne et espace agraire en Afrique, Karthala, Paris
8. **Marinne BERTHOA – WURMSER et Alii (2001)**, pauvreté, solidarité en milieu rural, Madagascar
9. **MUKE ZIHIRIRE M (2011)**. la recherche en sciences sociales et humaines, éd. Harmattan, Grands lacs, paris
10. **OURA Raphaël Kaounda (2015)**, routes et développement, Seoul
11. **Petit Larousse en couleur (2015)**, Dictionnaire encyclopédique pour tous
12. **PNUD (2020)**, rapport sur le développement en milieu rural
13. **Pour le Dictionnaire Hachette (1999)**, la population est l'ensemble d'individus auxquelles d'intéresse une étude et ayant tout une caractéristique commune.
14. **Robert BADOUIN (1999)**, le transport des produits vivriers en Côte d'Ivoire : enjeux et stratégies pour le développement in Eart Sciences, Côte d'Ivoire
15. Selon **Landheere (1987)**, échantillonner c'est choisir le nombre limite d'individus
16. Selon **Marchelli (1987)**, la population signifie l'ensemble des personnes sur lesquelles porte l'enquête et qui constitue une collectivité
17. **WOLFENSOHN, (2001)** organisations paysannes et rurales, paris Cedex,

B. WEBOGRAPHIE

1. www.banquemondiale.org le 17/10/2022
2. www.acs-aec.org le 20/10/2022
3. www.Larousse.fr le 25/10/2011

