

LES ROUTES RURALES ET INTERACTION RURALES-URBAINES EN PROVINCE DE LA TSHOPO (RDC)

ISSOMALAMBE Mbombo, José LISUMBU Mondenga, Bernard LISENDJA Bolimbo, Gabriel BOSANDJA Longongo¹

¹ Sociologues, ISSOMALAMBE Mbombo, BOSANDJA Longongo Gabriel sont respectivement Chef de Travaux et Assistant à l'Université de Kisangani, RD Congo. Sociologue, José LISUMBU Mondenga et Politologue, LISENDJA Bolimbo Bernard sont Professeurs à l'Université de Kisangani, RD Congo.

RESUME.

Le développement des nos entités est lié à celui des infrastructures notamment routières, scolaires qui sont appelées à faciliter le développement entant que pilier essentiel à l'essor économique.

En RDC comme partout ailleurs, l'interconnexion entre les différents milieux contribuent efficacement aux développements à travers les échanges qui s'y opèrent. Les routes, en tant qu'élément catalyseur des échanges méritent un entretien régulier car, la rareté et l'abondance des biens dans ces différents milieux y en sont liées.

L'objectif final poursuivit étant de faire état de lieu des interactions villes-campagne de la province de la Tshopo par voie routière, dégager les conséquences que ces interactions entraînent sur le vécu quotidien de populations.

Mots-clés: *Infrastructures, Routes rurales, interaction, RDC, développements.*

Abstract

The development of our entities is linked to that of infrastructure, particularly roads and schools, which are called upon to facilitate development as an essential pillar for economic growth.

In the DRC as everywhere else, the interconnection between different environments effectively contributes to developments through the exchanges that take place there. Roads, as a catalyst for trade deserve regular maintenance because the scarcity and abundance of goods in these different environments are linked to them.

The final objective pursued being to report on the place of city-countryside interactions in the province of Tshopo by road, to identify the consequences that these interactions have on the daily lives of populations.

Keywords: *Infrastructures, Rural roads, interaction, DRC, developments*

A travers cette réflexion, nous n'avons pas la prétention de lancer nos débats en présentant un état des lieux de connaissance sur les interactions entre le monde rural et celui de ville, relève à la fois de la gageure et de la suffisance. D'abord en raison de l'infirmité et du déséquilibre de notre expérience personnelle et de nos connaissances. Pour des raisons de fond, nous allons rappeler les trois plus évidentes.

Premièrement, le thème qui concerne les relations villes-campagnes a été abordé des plusieurs manières tantôt par de l'urbanisme pour la ville était l'indispensable moteur du développement et de la modernité, et la campagne le pourvoyeur de sa main-d'œuvre, essentiellement de ses approvisionnements tantôt par des ruralistes plus soucieux d'analyser les permanences que les changements, plus attentifs aux initiatives endogènes qu'aux influences extérieures².

A notre connaissance, peu des chercheurs ont situé leur problématique à la charnière de l'urbain et du rural et il n'est pas facile de naviguer avec la même aisance dans les deux milieux.

¹ Sociologues, ISSOMALAMBE Mbombo, BOSANDJA Longongo Gabriel sont respectivement Chef de Travaux et Assistant à l'Université de Kisangani, RD Congo. Sociologue, José LISUMBU Mondenga et Politologue, LISENDJA Bolimbo Bernard sont Professeurs à l'Université de Kisangani, RD Congo.

² CHALEARD, J.-L., *Temps des Villes, temps de vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 1996.

Au niveau continental, les études menées par COMBOR et NOJOU LEWA ont retenu notre attention parce qu'elles ont de similitudes avec la nôtre.

En effet, abordant le transport, COMBOR affirme que l'humanité a depuis toujours cherché à se libérer des contraintes physiques que la distance géographique impose aux déplacements des hommes et des marchandises. Ainsi, elle a développé de moyens de transport conséquent notamment en Europe, en Amérique et en Asie, et, l'Afrique ne peut toujours pas démenter statiques quant à ce³.

Pour sa part, NOYOULEWA⁴ s'appesantissant sur l'enclavement et le développement, soutient que l'isolement, constitue une fermeture spatiale, provoque très souvent des situations ainsi diverses que complexes tant pour les zones de productions que pour celles des consommations. Il indique que le retard de l'Afrique s'explique entre autre par la coupure territoriale dont elle est marquée si profondément depuis longtemps.

Sur plan national MOLO Mumbela souligne après ses observations que l'impact de la récession économique frappant la région de KWANGO-KWILU exacerbée par l'interruption de la coopération bilatérale et multilatérale et de l'inaccessibilité des marchés. La demande des produits agricoles y est très basse puisque chaque paysans produisant le nécessaire pour sa subsistance⁵.

Ainsi, chercher à résoudre et à comprendre les difficultés liées à la mobilité entre ville et campagne constituent pour le moment un défi et enjeu contemporains.

Cette problématique intéresse plus qu'un chercheur et cela à tous les niveaux.

Sur le plan continental par exemple, nous avons les études des auteurs comme PELICIER Paul, Arnaud et Raphaëlle qui ont retenu notre attention.

En effet, Arnaud et Raphaëlle qui pensent que les relations qui existent entre les grands centres (villes) et les campagnes sont plus expliquées par les voies de communications. L'état de nous qui relie les deux mondes constitue l'élément explicatif majeure des relations qui, sans celles-ci (routes) ces deux milieux éprouveraient des sérieuses difficultés pour leurs survies mutuelles⁶.

De son Côté PELICIER Paul⁷ s'intéressant des interactions entre ville-campagne déclare que ce sont les intérêts qui influencent les interactions qu'on peut observer entre les villes et campagnes. Et, ces interactions ne sont facilitées que par les voies de communications qu'est la route.

De son côté, Hortense NTOMBA souligne l'importance de réseau routier dans un Etat. L'auteur a exposé l'apport des routes à la croissance et à d'intégration de l'économie congolaise qui influence considérablement les secteurs agricoles industriels et des échanges, les routes confirment leur statut de moteur de croissante soutient l'auteur⁸.

³ GOMBOR A.A., *Les réseaux de transport à zibait et le développement économique et social*, Thèse de Doctorat en Economie, Université de Grenoble, 2011, p.84.

⁴ NOYOULEWA, T. A., *Enclavement et développement des zones d'Afrique Subsaharienne : Recherche bibliographique*, Master en Géographie, FLESH, Université de Lomé, 2006, p.5.

⁵ MOLO Mumbela C., *Développement local au Kwango-Kwilu (RDC)*, Edition Scientifique européenne, Bern, Pet Long, S.A., 2004, p.195.

⁶ ARNAUD et RAPHAËLLE, *Evaluation de l'impact du trafic sur les régions traversées, Développement durable et Territoire*, DOI, Paris, 2006, p.10.

⁷ PELICIER, P., *Les interactions rurales-urbaines en Afrique de l'Ouest et centrale*, Bulletin de l'APAD, Paris, 2000, p.9.

⁸ NTOMBA, H., *Le rôle du réseau routier dans l'intégration et la croissance économique : Impact des RINGS et routes de dessertes agricoles dans la création des richesses en RDC*, Mémoire de Licence en Economie, (inédit), FSEG, UNIKIS, 2010.

En plus, BAMBU LIENA Papy⁹ Ventilant les impacts socio-économiques et environnementaux de la réhabilitation de la Route Kisangani-Ubundu, a relevé les impacts directs et indirects, positifs et négatifs sur le plan socio-économique et environnemental.

L'ensemble de cette littérature nous amène à faire une analyse sur les résultats des interactions rurales-urbaines à travers les routes rurales.

À l'instar de la réalité africaine, le monde rural et ses populations en RDC se trouvent, dans la quasi totalité des cas, dans une situation d'enclavement, d'inaccessibilité et d'isolement. Les effets pervers provoqués par cet état de fait perceptibles au plan socio-culturel et économique, rendent cette contrée inapte et incommode au développement qui doit pourtant profiter des richesses locales. En outre, ils ont occasionné le fléchissement des activités rurales la baisse des investissements, l'augmentation des prix des produits agricoles en ville et manufacturés à la campagne, le chômage, l'insécurité¹⁰.

Force est de croire que dans toutes ces interactions les rapports sont toujours déséquilibrés en faveur de la ville bien que les autorités font semblant de faire ce constat. Malgré l'importance que revêt la route, le pouvoir public s'y intéresse moins. Ce qui pousse CHELO Lotshima à dire qu'aucune nouvelle route n'a été construite dans ce pays (RDC) depuis l'indépendance¹¹.

Pour en savoir plus, nous exprimons nos sentiments à travers les questions ci-après :

- À quel niveau les interactions rurales-urbaines peuvent-elles influencer les relations entre ces deux types de populations ?
- À quel niveau sont les rapports entre le milieu rural et le milieu urbain ?

En termes d'hypothèse, nous avons présupposé les conjectures suivantes :

- L'ensemble de réseaux routiers de la Province de la Tshopo se trouverait globalement dans un état de délabrement le plus avancé qui ne permettrait pas une bonne interdiction.
- La détérioration de ces routes constituerait cycliquement les perturbations des interactions à travers les circulations qui contribueraient à l'augmentation des prix des produits manufacturés pour les campagnes et la rareté des produits agricoles dans les grands centres urbains.

Cette réflexion poursuit les objectifs suivants :

- Faire un état de lieu des interactions campagne-ville par voie routière ;
- Dégager les conséquences que ces interactions entraînent sur le vécu quotidien de la population.

À ce niveau, nous pouvons donc estimer qu'on a peu de véritable spécialiste de l'interface.

La seconde raison pour laquelle l'exercice que nous tentons peut être téméraire de part la diversité de situations. Quand bien même que quand nous nous en tenons à la République Démocratique du Congo, cette généralisation peut toujours soulever des contradictions ou objections. Par exemple comment on peut faire des comparaisons entre la densité et le rôle des échanges entre ville et campagne, dans la province où le taux d'urbanisation peut avoisiner 50% et celles où ce taux n'évolue pas assez (inférieur à 10%).

Aussi, hormis quelques thèmes généraux dont la prudence nous obligerait de maintenir, beaucoup d'interactions entre monde de ville et espaces ruraux sont marqués par une sorte d'ambivalence. Ici

⁹ BAMBU LIENA, P., *Impact socio-économique de la réhabilitation de la route Kisangani-Ubundu*, Mémoire de D.E.S. inédit en Sociologie, FSSAP, UNIKIS, 2012.

¹⁰ LINGULE KAYOMBA, J. et ISSOMALAMBE MBOMBO, *Altération des routes en Province Orientale in IRSA*, n°23, octobre 2016, pp.91-111.

¹¹ CHELO LOTSHIMA, *Tricherie et corruption : causes de la dérivée de la société congolaise*. Butard, Kisangani, 2013, p.28.

nous pensons par exemple à l'évolution des statuts de femmes aux influences saisonnières de migration saisonnières qui sont loin d'être univoques, comme l'avait aussi souligné Paul PELICIER¹².

1. ROUTES RURALES COMME MOTEUR DES INTERACTIONS RURALES- URBAINES

Sans oublier la pluralité des approches, qui parcourent la problématique de routes comme moteur des interactions rurales-urbaines, nous proposons ici une lecture liée aux interactions rurales-urbaines sur une articulation de deux principes : principe objectif et principe normatif d'équité¹³. Rapidement, l'on remarque que la dimension routière est nécessairement convoquée par telle vision. Cette prise en compte élargit considérablement le champ d'analyse, révélant de problèmes nouveaux, mais aussi mettant sur la voie de leur résolution.

1.1. Un principe objectif d'interdépendance

La problématique des interactions rurales-urbaines a pour point de départ le constat d'un renforcement des interdépendances. Une telle idée apparaît avec force dans les écrits d'Amand et Raphaëlle¹⁴.

Nous ne nous attarderons pas sur la vision manichéenne qui prévalut du lendemain de la guerre mondiale à la décennie 70, une vision qui exaltait le dualisme antagoniste entre ville et campagne, lequel diabolisait la ville en faisant des campagnes des victimes.

Cette vision quasi- idéologique, n'était certes pas sans fondement. Ainsi est-il indéniable que le poids démographique des agglomérations urbaines, a infléchi nombre de choix politiques et d'orientations économiques généralement au détriment des ruraux. On sait par exemple à Basoko, mieux que partout ailleurs dans la province de la Tshopo, quel enjeu a longtemps constitué et représente sans doute toujours les différents prix du riz, de manioc, de l'huile de palme, de maïs...

Une question intéressante serait de savoir si nous rejetons cette vue antagoniste et réductible des rapports villes-campagnes parce que les recherches se sont multipliées et affinées.

Ceci peut être expliqué soit parce que la réalité a changé, soit parce que les situations se sont diversifiées soit parce que entre la communauté villageoise enfermée dans ses traditions et citadines émancipées, ont émergé une société et une économie où les mots clés sont désormais la « mobilité et l'échange ». Raison pour lesquelles dans cette partie, nous privilégierons l'approche de situation mouvante, riches d'influences réciproques parfois contradictoires. En gardant à l'esprit deux données fondamentales sur lesquelles nous ne nous étendrons pas mais qui provoquent prodigieuse accélération de l'histoire.

- En premier lieu, nous avons une explosion démographique de la population rurale du Territoire de Basoko, responsable du triplement de voir quadruplement de la population dans les deux dernières décennies, c'est à-dire depuis après la réunification (2003 à nos jours) de la République;
- En second lieu, les moyens de communication ont considérablement progressé qui, en réduisant les distances parfois en les abolissant ont profondément changé les rapports à l'espace. Dans ce lot, nous avons les routes, le fleuve à travers les nouveaux moyens de transports utilisés sont devenus des instruments majeurs des interactions que nous recherchons leur proximité et bien que leur qualité pose encore problème.

Cette brutale croissance urbaine qui, depuis les années qui ont suivi l'accession de notre pays à la souveraineté nationale et internationale ne cesse de secouer les sociétés jusqu'ici fondamentalement rurales est due à l'explosion démographique.

Si la population totale de la République a triplé depuis les années de l'indépendance, celles de ville a été dans le même temps multipliée par 5 voir plus.

¹² PELICIER, P., *Les interactions rurales-urbaines en Afrique de l'Ouest et Centrale*, Bulletin de l'APAD, Paris, 2000, p.37.

¹³ ZUINDEAU, B., *La mondialisation pour le développement durable?*, Développement durable et Territoire, Paris, vol.3, n°1 mai 2012.

¹⁴ ARMAND et RAPHAËLLE, *op cit*, p.52.

Il y a 20 ans à peine un habitant de la province de la Tshopo sur dix pouvait être considéré comme citoyen, aujourd'hui au moins un sur cinq¹⁵. Une illustration de ce processus nous est proposée par exemple par la Province de la Tshopo.

En province de la Tshopo, on comptait :

- 1 agglomération de plus de 50.000 habitants 1970 ;
- 5 agglomérations de plus de 30.000 habitants en 1990 ;
- 18 agglomérations de plus 30.000 Habitants en 1995 ;
- 25 agglomérations de plus de 30.000 habitants en 2005 ;
- 35 agglomérations de plus de 30.000 habitants en 2015.¹⁵

Nous n'avons pas les résultats (données) de ces cinq dernières années, mais toutes les observations concourent à démontrer que le processus s'est poursuivi et que le mouvement de retour vers les campagnes a largement bénéficié aux petites villes.

Ce que l'on peut noter ici est que s'il n'y avait pas cette multiplicité des nouvelles villes (agglomérations), la densité des anciennes grandes villes pouvait dépenser 1000 Habitants par kilomètre carré (1000 habitants/km²). Ce qui pousse Paul PÉLISSIER¹⁶ à noter que la multiplicité des centres urbains secondaires a eu pour effet d'éviter un risque longtemps dénoncé, celui de la morphologie des capitales.

1.2. Un principe normatif d'équité

Quelle que puisse être la diversité des interprétations des interactions rurales-urbaines, allant des interactions à faible densité à des interactions à forts densité, il semble toutefois que la compréhension (définitions), des interactions rurales-urbaines sont à interpréter par les influences réciproques et par conséquent nous essaierons ici de connaître quelques terrains où s'exercent ces interférences et non pas, ce qui serait plus simple d'examiner successivement les champs respectifs d'influences du rural sur l'urbain puis de la ville sur les campagnes.

Il est clair que le premier domaine où s'exercent les influences réciproques entre les deux milieux est celui de la vie quotidienne des agglomérations, c'est-à-dire de leur approvisionnement.

En revanche si cette évidence n'est pas discutée, pour les centres secondaires qui se trouvent entre grandes villes et petites agglomération (Kisangani et les restes des villes de la Province de la Tshopo), il n'y a pas de thèmes plus récurrent dans la littérature officielle que celui de la difficulté que nous constatons pour nos paysans qui, malgré leur nombre, n'arrivent toujours pas à couvrir les besoins des autres populations (celles qui habitent les grandes villes) occasionna aussi les multiples importations de biens de consommation (riz, maïs, poules, viandes des bœufs, poissons, épices,...) auprès d'autres pays.

En raison de palier à cette difficulté, le domaine de maraîchage est celui où les réseaux des relations du citoyen le mettent en position de force pour régler à son avantage les problèmes fonciers, surtout sur le fonds de progression de la ville où l'occupation agricole n'est que l'avant garde de la spéculation immobilière.

Cependant, si les conflits sont encore rares et généralement réglés à l'amiable jusqu'ici, c'est que nombre de situations sont socialement à la charnière du rural et de l'urbain. Le citoyen investisseur et le maraîcher producteur, loin d'être des étrangers antagonistes, sont souvent, du moins au stade actuel, aux deux extrémités du même réseau familial. C'est qui pousse PELICIER¹⁷ à dire que même si le rôle du capital urbain est primordial dans le développement de l'agriculture péri-urbaine, son fonctionnement ne peut être compris qu'en se plaçant dans le cadre d'une analyse globale de la société.

¹⁵ M'PENE NGA LULEY, *Les routes d'intérêts agricoles appui au développement des milieux ruraux en RDC*, In revue d'intelligence stratégiques et des Relations Internationales, Numéro 6 août 2013, p.11.

¹⁶ PÉLISSIER, P., *op. cit.*, p.3.

¹⁷ PELICIER, *Op. cit.*, p.5.

A cela, nous pouvons retenir que le néo-citadin ne rompt que très rarement les relations avec son village (milieu rural). Assez souvent, il n'est même qu'une sorte de délégué familial, temporaire ou permanent en milieu urbain. Selon les régions, selon le statut social, le cas de figure les plus divers peuvent se présenter. Le constat fait pour le territoire de Basoko est que le départ vers la ville s'amorce parfois par des séjours temporaires, nombre de jeunes sont alternativement travailleurs (débrouillant) saisonniers en raison des activités qui les invitent soit pour une période en ville et une autre au village (milieu rural).

2. INTERACTION RURALE-URBAINE EN PRATIQUE : UNE OPTIQUE DE DEVELOPPEMENT,

La première partie de l'article a porté l'analyse sur l'amont de la problématique des interactions rurales-urbaines en mettant plus l'accent sur la catégorie analytique d'interdépendance et un principe normatif – d'équité dont la lecture environnementale a permis, nous semble-t-il, d'éclairer plusieurs enjeux importants notamment le décollage entre les aspects problèmes et réponses.

2.1. Durabilité et transformations des milieux ruraux et Urbains

Il y a quelques paradoxes à vouloir traiter les interactions rurales-urbaines en pratique dans le mesure où, les actions lorsqu'elles existent, durement limités et ne sont gères identiques.

En plus, il convient d'indiquer que la question des interactions entre rural et urbain se pose aujourd'hui en Province de la Tshopo semble-t-il, dans le contexte très différent de celui de la Ville Province de Kinshasa pendant l'époque du règne de MOBUTU et celle de KABILA Laurent Désiré.

Il s'agissait alors de répondre au problème de chômage, des infrastructures sanitaires (Recherche de mieux êtres).

La non durabilité peut envisager sous d'angle d'une connexion de ces deux milieux. Les réalités en sont très différentes et variables selon qu'on se trouve dans telle ou telle autre ville et dans tel ou tel autre village (milieu rural) de la région.

En toute logique, l'évolution progressive de ces interactions peut être durable si elles profitent et contribuent à tous les deux milieux même à des degrés différents.

Une part importante de l'approvisionnement citadin provient des champs familiaux du village. Réciproquement, les envoies d'argent de la ville au village sont intéressants et parfois importants. Dans les régions les plus pauvres, ils dépassent les revenus agricoles. Ainsi, le prestige et les moyens financiers acquis en ville sont souvent investis en terme de pouvoir au village.

Mais l'argent, l'investissement, le pouvoir peuvent aussi circuler en sens inverse et le phénomène est beaucoup moins connu. L'on a de longue date remarquée que les régions où l'économie agricole est la plus prospère sont simultanément les régions les plus urbanisées (ainsi les régions du Grand Nord-Kivu, certaines régions de l'Ituri, du Sud Kivu). Nous ne voulons pas ici évoquer le cas des communautés du Kongo Central, mais l'on sait que l'équilibre alimentaire de la Ville Province de Kinshasa doit beaucoup aux investissements agricoles issus à la fois aux plantations et les zones de colonisations pionnières et du commerce des produits vivriers.

CONCLUSION

Le développement de nos milieux (provinces, territoires) est lié aux infrastructures de transport notamment des routes qui ont toujours constitué des éléments moteurs à l'essor économique. Ce qui a poussé LINGULE Jymmi et ISSOMALAMBE MBOMBO à conclure que les infrastructures de transport ont toujours servi de pilier essentiel à l'essor économique, en permettant l'accès à de nouvelles zones à mettre en valeur leurs potentialités¹⁸.

Actuellement, les transactions villes-campagnes bien que attirant l'enthousiasme de beaucoup de populations selon qu'on se trouve dans tel ou tel autre coin de ce pays ne cesse de se butter à l'obstacle de l'état dans lequel se situent nos routes qui doivent faciliter ces interactions.

¹⁸ LINGULE KAYOMBA, J., et ISSOMALAMBE MBOMBO., *Op. cit.*, p.110.

Les interactions ville-campagne ont toujours occupé l'essentiel des préoccupations de tous car, elle fait partie des éléments moteurs permettant l'essor économique et qui améliore de conditions de vie de toute une population. Lorsqu'il n'y a pas interactions, les grandes villes ne savent pas s'approvisionner en produits agricoles et les campagnes vivent des produits manufacturés pourtant plus que nécessaires.

Notre volonté d'en savoir plus s'exprime à travers les questions suivantes :

- A quel niveau les interactions rurales-urbains peuvent-elles influencer les relations entre ces deux types de populations ?
- A quel niveau sont les rapports entre le milieu rural et le milieu urbain ?

Cette réflexion a poursuivi les objectifs suivants :

- Faire un état de lieu des interactions campagne-ville par voie routière ;
- Dégager les conséquences que les interactions entraînent sur le vécu quotidien de population.

Le travail a permis de montrer clairement qu'en dépit de volontés exprimées par les autorités pour améliorer le bien être de la population et d'accroître l'économie à travers ces interactions, l'état de routes ne permet pas l'atteinte de ces objectifs. On continue à assister d'une manière cyclique à des difficultés des circulations conduisant ainsi à des augmentations de prix et perturbations des ravitaillements dans ces différents milieux.

Loin d'être exhaustive, cette réflexion n'a pas abordé tous les aspects liés aux interactions ville-campagne par voie routières, d'autres chercheurs peuvent traiter entre autre interactions par voie ferrée, fluviale.

BIBLIOGRAPHIE

- ARMAND et RAPHAËLLE, *Evaluation de l'impact du trafic sur les régions traversées, Développement durable et Territoire*, DOI, Paris, 2006.
- BAMBU LIENA, P., *Impact socio-économique de la réhabilitation de la route Kisangani-Ubundu*, Mémoire de D.E.S. inédit en Sociologie, FSSAP, UNIKIS, 2012.
- CHELO LOTSHIMA, *Tricherie et corruption : causes de la dérivée de la société congolaise*. Butard, Kisangani, 2013.
- LINGULE KAYOMBA, J. et ISSOMALAMBE MBOMBO, « Altération des routes en Province Orientale » in *IRSA*, n°23, octobre 2016, pp.91-111.
- M'PENE NGA LULEY, « Les routes d'intérêts agricoles appui au développement des milieux ruraux en RDC », in *revue d'intelligence stratégiques et des Relations Internationales*, n° 6 août 2013, p.11.
- MOLO MUMBELA C., *Développement local au Kwango-Kwilu (RDC)*, Edition Scientifique européenne, Bern, Pet Long, S.A., 2004.
- NOYOULEWA, T. A., *Enclavement et développement des zones d'Afrique Subsaharienne : Recherche bibliographique*, Master en Géographie, FLESH, Université de Lomé, 2006.
- NTOMBA, H., *Le rôle du réseau routier dans l'intégration et la croissance économique : Impact des RINGS et routes de dessertes agricoles dans la création des richesses en RDC*, Mémoire de Licence en Economie, (inédit), FSEG, UNIKIS, 2010.
- PELICIER, P., *Les interactions rurales-urbaines en Afrique de l'Ouest et Centrale*, *Bulletin de l'APAD*, Paris, 2000.
- ZUINDEAU, B., *La mondialisation pour le développement durable?, Développement durable et Territoire*, Paris, vol.3, n°1 mai 2012.
- CHALEARD, J.-L., *Temps des villes, temps de vivres. ». L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 1996.

- CHALEARD, J.-L., *Temps des Villes, temps de vivres. L'essor du vivrier marchand eut Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 1996.
- GOMBOR A.A., *Les réseaux de transport à zibait et le développement économique et social*, Thèse de Doctorat en Economie, Université de Grenoble, 2011.